

Bornholmeranalysen

En undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm og evaluering af den nuværende samfundsbegrundede færgekонтракт.



Bornholmeranalysen

Hovedrapport

2023

Layout: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indhold

1. Sammenfatning.....	4
1.1 Den nuværende trafikbetjening.....	6
1.2 Trafik, pris og kapacitet.....	9
1.3 Alternative transportmuligheder.....	16
1.4 Muligheder for grøn omstilling.....	18
2. Kommissorium.....	24
3. Trafik, pris og kapacitet (evaluering af færgekontrakten).....	27
3.1 Hovedresultater vedrørende evaluering af færgekontrakten.....	28
3.2 Den samfundsbegrundede færgekontrakt.....	33
3.3 Kapacitet og belægning på de samfundsbegrundede færgeruter.....	39
3.3.1 Kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Ystad i 2022.....	40
3.3.2 Kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Køge i 2022.....	43
3.3.3 Kapacitet i indeværende kontraktperiode (2023-2030).....	44
3.3.4 Kapacitet i den kommende kontraktperiode (2030-2040).....	47
3.3.5 Kapacitetsregulerende tiltag.....	47
3.4 Den dynamiske prisstruktur.....	48
4. Alternative transportmuligheder.....	52
4.1 Hovedresultater vedrørende den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening.....	52
4.2 Transportforbindelser til det øvrige Danmark.....	54
4.2.1 Undersøgte forbindelser.....	54
4.2.2 Vurdering.....	55
4.3 Fokus på den samlede rejse.....	56
4.4 Fremtidig organisering af færgedrift.....	57
4.4.1 Bornholms Regionskommune som trafik køber.....	57
5. Den grønne rejse.....	59
5.1 Hovedresultater vedrørende den grønne rejse.....	60
5.2 Grønne færger.....	64
5.2.1 Grøn omstilling af ruten Rønne-Ystad.....	65
5.2.2 Grøn omstilling af ruten Rønne-Køge.....	66
5.2.3 Et fremtidigt grønt færgeudbud.....	66
5.3 Den samlede rejse.....	66
5.3.1 Transport på Bornholm.....	68
5.3.2 Transport mellem København og Ystad.....	70

1. Sammenfatning

Det er i forbindelse med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 mellem S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD besluttet, at der skal gennemføres en undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm.

Det er ligeledes besluttet, at den aftalte evaluering af færgebetjeningen, som i henhold til den politiske aftale om færgebetjeningen af Bornholm mellem S, RV, V, DF, SF og K skal udføres i 2023, bliver en del af nærværende analyse af trafikbetjeningen af Bornholm.

Den samlede undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm benævnes "Bornholmeranalysen".

Kommissoriets undersøgelseselementer er samlet i tre hovedtemaer:

- Trafik, pris og kapacitet: Analyser af trafik, pris- og kapacitetsforhold for person- og godstrafikken i høj- og lavsæson og anbefaling om håndtering frem mod 2040.
- Alternative transportmuligheder: Analyse af muligheder for at etablere andre færgeruter og genetablere en direkte togforbindelse.
- Muligheder for grøn omstilling: Analyse af tiltag der kan bidrage til en grønnere rejse og understøtte en grøn omstilling af transporten til, fra og på Bornholm.

Analysen er gennemført i ti delanalyser, der er sammenfattet i nærværende hovedrapport.

De ti delanalyser tager udgangspunkt i et basisscenarie, der beskriver udviklingen i såvel trafikale-, som demografiske- og økonomiske faktorer for Bornholm. Som et tillæg til basisscenariet er lavet en basisfremskrivning af transportbehovet til og fra Bornholm frem til 2040. Basisscenariet omfatter således trafiksituationen i dag, samt en fremskrivning af transportbehovet frem mod 2040.

Analysen er illustreret i figur 1.

Figur 1 - Bornholmeranalysen

Hovedrapport Bornholmeranalysen

En undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm og evaluering af den nuværende samfundsbegrundede færgekontrakt.

Trafik, pris og kapacitet

Kapacitetsanalyse
(Delanalyse nr. 1)

Prisanalyse
(Delanalyse nr. 2)

Fremskrivning af trafikken til og fra Bornholm – Gods- og passagerprognose for perioden frem til 2040

Alternative transportmuligheder

Nye færgeruter og oprettelsen af et nødfærgeleje
(Delanalyse nr. 3)

Rejseinformation
(Delanalyse nr. 4)

Færgedrift i regi af Bornholms Regionskommune
(Delanalyse nr. 5)

Muligheder for grøn omstilling

Den kollektive trafik på Bornholm
(Delanalyse nr. 6)

Passagertransport mellem København og Ystad
(Delanalyse nr. 7)

Grøn infrastruktur ved Bornholms Lufthavn
(Delanalyse nr. 8)

Grønne færger
(Delanalyse nr. 9)

Ladestandere på Bornholm
(Delanalyse nr. 10)

Basisscenarie for Bornholmeranalysen

En beskrivelse af økonomi, befolkning og turisme, samt transportinfrastruktur og rejser til og fra Bornholm, herunder udledninger relateret til transport.

1.1 Den nuværende trafikbetjening

Færgeruterne til henholdsvis det øvrige Danmark og Sverige transporterer langt størstedelen af de rejsende til og fra Bornholm, ligesom de udgør de primære fragtruter til og fra øen. Flyruterne til øen og færgeruten Rønne-Sassnitz opereres på kommercielle vilkår som fri trafik, mens færgeruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad sejles som samfundsbegrundet færgefart. Dette betyder, at de to færgeruter er underlagt en række krav til kapacitet og priser, mens den fri trafik opererer på markedsvilkår. Disse krav er beskrevet i færgekontrakten mellem den danske stat på den ene side og færgeoperatøren på den anden side.

Mellem Bornholms Lufthavn og Københavns Lufthavn flyver Danish Air Transport (DAT) flere daglige afgange med de mindre propelfly ATR42/ATR72. Knap 15 pct. af passagererne på flyruten er patienter, som transporteres til undersøgelser og behandlinger på hovedstadens hospitaler.

Figur 2 - Oversigt over transportmuligheder til og fra Bornholm (2023), samt rejsetid for hver rute (tt:mm)



Kilde: Rejsetider fra Google Maps, Bornholmslinjen og DAT

Den gældende færgekontrakt mellem Molslinjen A/S og Transportministeriet trådte i kraft den 1. september 2018. Molslinjen A/S vandt udbuddet med tilbud om billetprisreduktion på 51,15 pct. og indsatte nye færger på de to samfundsbegrundede ruter. Prisfaldet fremgår af figur 3. I figur 4 ses at kontraktbetalingen fra staten til færgeoperatøren har været stigende siden 2011.

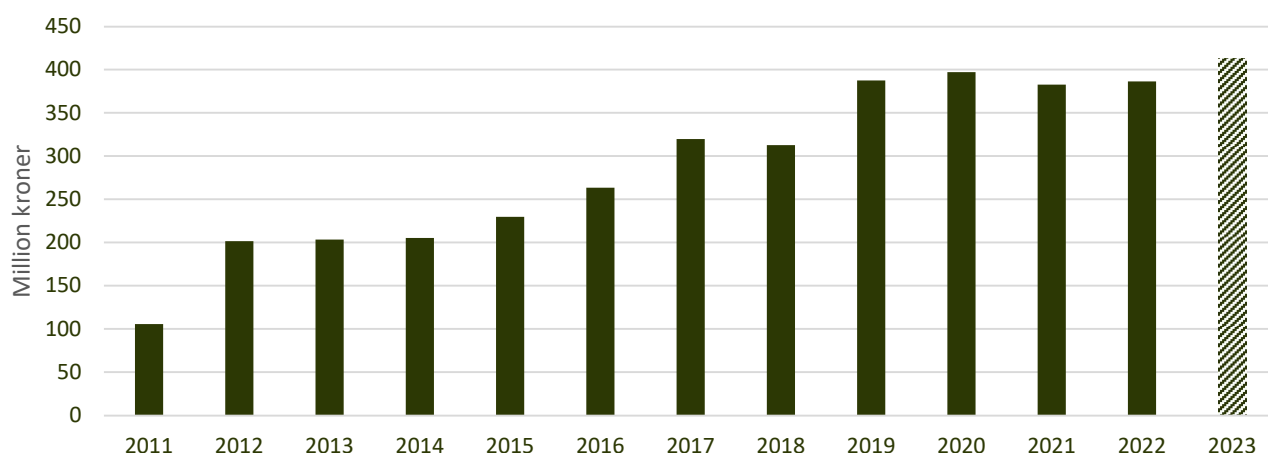
Figur 3 – Prisudvikling for færgebilletter 2005-2023



Note: Prisudviklingen vises ved udviklingen i de kontraktuelle maksimale gennemsnitspriser i årene 2005-2023 for en lav bil inklusiv fem personer, som er den mest anvendte billettype. 2018 indgår ikke i figuren, da det var den tidligere kontrakts priser der var gældende i årets første otte måneder og den nuværende kontrakts priser, som var gældende i årets sidste fire måneder.

Kilde: Molslinjen A/S

Figur 4 - Tilskud til færgeoperatøren i 2011-2022 samt forslag til finanslovsbevilling 2023 (løbende priser)



Kilde: Finanslov 2014 – Finanslov 2022 og Finanslovsforslag 2023

Ruten Rønne-Ystad betjenes i 2023 af den nybyggede hurtigfærge Express 5 som primær færge og Express 1 som sekundær færge. I 2022 blev ruten betjent af Express 1 som primær færge og Max som sekundær færge. Med indsættelsen af Express 5 i 2023 som den primære hurtigfærge, blev kapaciteten øget med ca. 10 pct. sammenlignet med Express 1. Sammenlignet med Max giver Express 1 et bedre produkt, da Express 1 er en nyere og mere komfortabel færge, der dels er mere stabil i uroligt vejr, dels er væsentligt bedre konstrueret i forhold til af- og ombordkørsel.

Den nuværende tonnagesammensætning med Express 5 og Express 1 kører som en forsøgsordning frem til 22. oktober 2023, og øger kapaciteten med 40 pct. sammenlignet med de foregående år, hvor kombinationen var Express 1 og Max.

Inden forsøgsordningen udløber skal det besluttes, om Express 1 skal forsætte som sekundær færge eller om denne færge skal erstattes af den mindre færge Max. Da forsøgsordningen først trådte i kraft i 2023 og fortsat pågår, så evalueres denne ikke som en del af Bornholmeranalysen.

Ruten til Køge betjenes af færgen Hammershus, der er en RoPax-færge, det vil sige en godsfærge som også kan medtage persontrafik.

Molslinjen A/S har yderligere en færge til disposition, Povl Anker, som både kan bruges til gods og passagertransport. Denne kan indsættes hvis en af færgerne er ude af drift eller ved kraftig blæst, hvor hurtigfærgerne ikke kan sejle. Molslinjen A/S kan også vælge at indsætte færgen i fri trafik, hvis de vurderer, at der ikke er tilstrækkelig kapacitet til at understøtte efterspørgslen. Dette har Molslinjen A/S for eksempel gjort i forbindelse med Folkemødet. Det er et kontraktkrav for operatøren at have en erstatningsfærge til rådighed. En oversigt over færgernes kapacitet kan ses i figur 5.

Figur 5 - Oversigt over færgerne der betjener ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge



Express 5
Rønne-Ystad
451 personbilsenheder
1.610 passagerer
Bygget 2023



Max
Rønne-Ystad
220 personbilsenheder
880 passagerer
Bygget 1998



Express 1
Rønne-Ystad
396 personbilsenheder
1.400 passagerer
Bygget 2009



Hammershus
Rønne-Køge
1.500 lanemeter
720 passagerer
Bygget 2018



Povl Anker
Erstatningsfærge
262 personbilsenheder
1.500 passagerer
Bygget 1978

Kilde: Information og billeder fra Molslinjen A/S

Note: Personbilsenheder per færge er den kapacitet som færgen er godkendt til ved Søfartsstyrelsen, og ikke nødvendigvis lig den kapacitet, som Molslinjen A/S udbyder. Se mere om opgørelse af kapacitet på færgerne i boks 4 i afsnit 3.2.

1.2 Trafik, pris og kapacitet

Forventet vækst i antallet af personbiler og lastbiler i perioden frem mod 2040

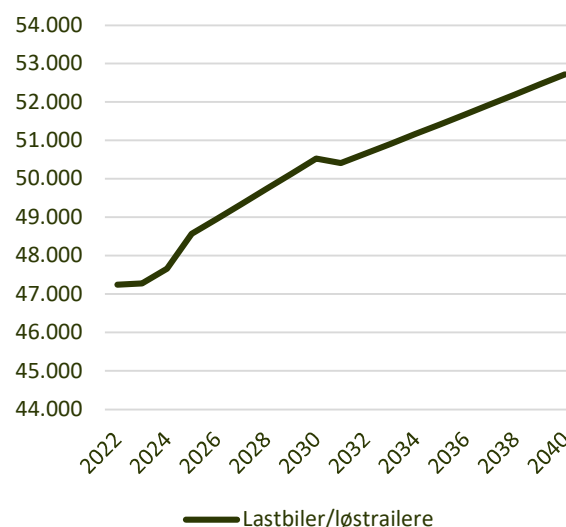
Prognosen for trafikken frem til 2040 er en basisfremskrivning, hvor det forudsættes, at billet- og fragtpreiser samt rejsetid holdes konstant, og hvor det således alene er den samfundsmæssige udvikling, der påvirker prognosen. Der er beregnet en gennemsnitlig årlig vækst, som forudsættes jævnt fordelt hen over året. Personbilsprognosen er udarbejdet som et interval, mens prognosen for lastbiler og løstrailere opgøres som én prognose, hvilket skyldes tilgængeligheden af baggrundsdata. Scenariet med den høje vækst benyttes i beregninger af kapaciteten fremadrettet i rapporten.

Figur 6 – Personbilsprognose for perioden 2023-2040



Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 7 – Prognose for lastbiler/løstrailere for perioden 2023-2040



Kilde: Trafikstyrelsen

Analysen viser:

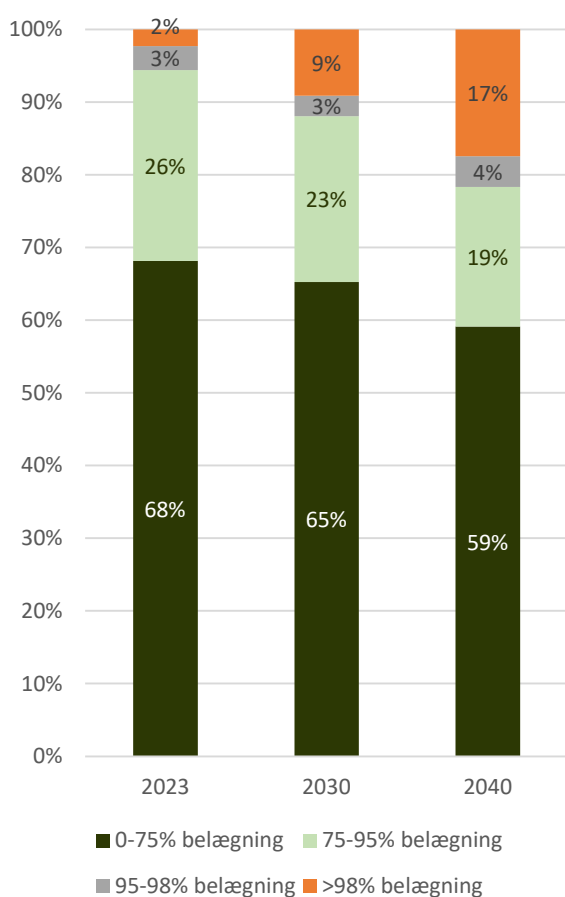
- At der i perioden 2022-2030 forventes en vækst i antallet af *personbiler* på samlet 5-8 pct., mens der i perioden 2030-2040 hvor en kommende færgekønskontrakt vil være gældende, forventes en vækst på samlet yderligere 3-6 pct. Dette giver således en gennemsnitlig årlig vækst i antallet af personbiler på omkring 0,4-0,8 pct. i perioden 2023-2040. I scenariet med høj vækst stiger antallet af personbiler fra 530.000 i 2022 til 610.000 i 2040.
- At der i perioden 2022-2030 forventes en vækst i antallet af *lastbiler* og løstrailere på 6 pct., mens der i perioden 2030-2040 forventes en vækst på yderligere 5 pct. Dette giver således en gennemsnitlig årlig vækst i antallet af lastbiler og løstrailere på omkring 0,6 pct. i perioden 2023-2040. Med den forventede vækst stiger antallet af lastbiler og løstrailere fra 47.200 i 2022 til 52.700 i 2040.
- At etableringen af Energiø Bornholm medfører en vækst i passager- og godstransport i årene 2026 til 2030, som er medtaget i prognosen. Omfanget af mertransport i forbindelse med Energiø Bornholm er dog relativt begrænset, sammenlignet med den øvrige trafik, for færgetransport frem mod 2040 og udgør 2.200 lastbiler og løstrailere i perioden 2025-2030. Det skal dog understreges at prognosen for effekten af etablering af Energiø Bornholm er behæftet med betydelig usikkerhed, både i forhold til tidshorisont og omfang.

Sammenfattende viser analysen, at fremgangen i antallet af personbiler og lastbiler forventes at fortsætte, jf. den opstillede prognose. Væksten forventes at blive mere afdæmpet end den vækst, som ruterne har været præget af i de sidste år, hvilket skyldes at effekten fra de billigere færgebilletter, som blev indført i 2018 i forbindelse med den nuværende kontrakt om færgebetjeningen af Bornholm, er aftagende.

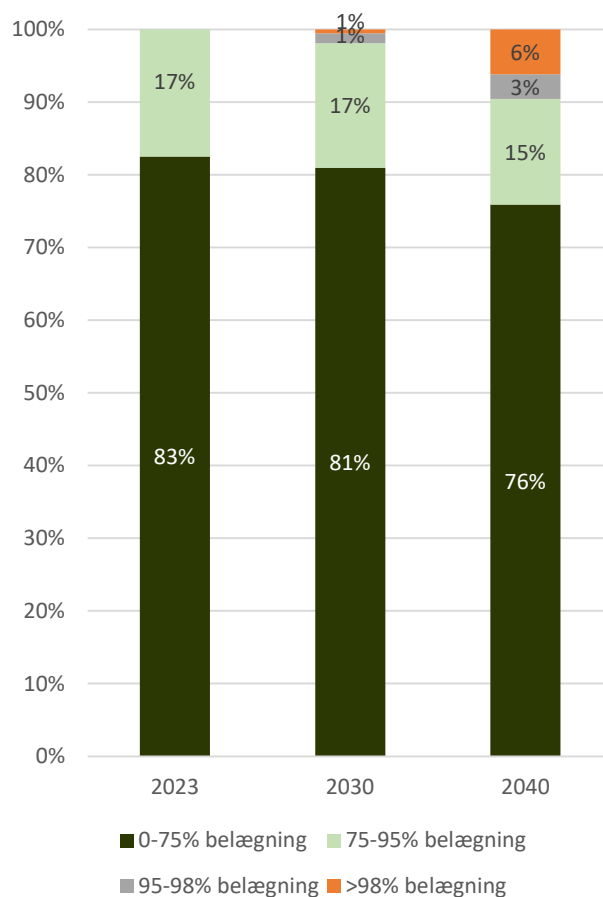
Færgekapacitet for personbiler på ruten Rønne-Ystad

Figur 8 og figur 9 viser den forventede kapacitetsudnyttelse i henholdsvis 2023, 2030 og 2040 ved færgekombinationerne Express 5 og Max kontra Express 5 og Express 1.

Figur 8 – Fordeling af afgang i forhold til belægning på vogndækket ved kombinationen Express 5 og Max



Figur 9 – Fordeling af afgang i forhold til belægning på vogndækket ved kombinationen Express 5 og Express 1



Note: Knap kapacitet defineres som 95-98 pct. belægning og kritisk kapacitet som 98-100 pct. belægning.
Kilde: Molslinjen A/S samt fremskrivning af Trafikstyrelsen.

Note: Knap kapacitet defineres som 95-98 pct. belægning og kritisk kapacitet som 98-100 pct. belægning.
Kilde: Molslinjen A/S samt fremskrivning af Trafikstyrelsen.

Det skal her bemærkes, at fremskrivningen ikke tager højde for, at passagererne formentlig vil vælge nogle afgang fremfor andre, hvorfor de mest populære afgang fortsat vil blive udsolgt, omvendt er der også på de største rejsedage ledige afgang. I tabel 1 ses kapacitetsudnyttelsen og CO₂-udledningen per passager for afgang på de tre største rejsedage fra Ystad til Rønne i 2022. I tabel 2 ses kapacitetsudnyttelsen og CO₂-udledningen per passager for afgang på de tre mindste rejsedage i 2022, som sejles efter sejlplanen og som ikke er berørt af Covid19-restriktioner, storm, el.lign.

Tabel 1 – Kapacitetsudnyttelse og CO₂-udledning på afgang på de tre største rejsedage i 2022

Dato	Ugedag	Tid	Færge	Kapacitetsudnyttelse	CO ₂ per passager
09-07-2022	Lørdag	06:30	MAX	79,2 pct.	43 kg
09-07-2022	Lørdag	08:30	EX1	97,0 pct.	18 kg
09-07-2022	Lørdag	09:30	PA	97,9 pct.	26 kg
09-07-2022	Lørdag	10:30	MAX	98,4 pct.	24 kg
09-07-2022	Lørdag	12:30	EX1	97,3 pct.	15 kg
09-07-2022	Lørdag	14:30	MAX	99,7 pct.	24 kg
09-07-2022	Lørdag	16:30	EX1	95,4 pct.	19 kg
09-07-2022	Lørdag	18:30	MAX	99,5 pct.	27 kg
09-07-2022	Lørdag	20:30	EX1	83,7 pct.	25 kg
09-07-2022	Lørdag	22:30	MAX	43,8 pct.	114 kg
10-07-2022	Søndag	00:20	EX1	46,9 pct.	102 kg
10-07-2022	Søndag	08:30	EX1	96,5 pct.	19 kg
10-07-2022	Søndag	10:30	MAX	97,0 pct.	22 kg
10-07-2022	Søndag	12:30	EX1	95,5 pct.	17 kg
10-07-2022	Søndag	14:30	MAX	100,8 pct.	23 kg
10-07-2022	Søndag	16:30	EX1	99,6 pct.	16 kg
10-07-2022	Søndag	18:30	MAX	101,1 pct.	26 kg
10-07-2022	Søndag	20:30	EX1	98,3 pct.	22 kg
10-07-2022	Søndag	22:30	MAX	90,7 pct.	41 kg
16-07-2022	Lørdag	06:30	MAX	89,0 pct.	39 kg
16-07-2022	Lørdag	08:30	EX1	98,0 pct.	19 kg
16-07-2022	Lørdag	09:30:00	PA	94,8 pct.	29 kg
16-07-2022	Lørdag	10:30	MAX	93,9 pct.	24 kg
16-07-2022	Lørdag	12:30	EX1	97,6 pct.	17 kg
16-07-2022	Lørdag	14:30	MAX	97,5 pct.	24 kg
16-07-2022	Lørdag	16:30	EX1	98,4 pct.	17 kg
16-07-2022	Lørdag	18:30	MAX	95,9 pct.	29 kg
16-07-2022	Lørdag	20:30	EX1	83,7 pct.	26 kg
16-07-2022	Lørdag	22:30	MAX	42,7 pct.	95 kg

Kilde: Molslinjen A/S

Note: Afgangene med Povl Anker sejles ikke på kontrakt.

Tabel 2 - Kapacitetsudnyttelse og CO₂-udledning på afgang på de tre mindste rejsedage i 2022

Dato	Ugedag	Tid	Færge	Kapacitetsudnyttelse	CO ₂ per passager
01-02-2022	Tirsdag	08:30	EX2	28,6 pct.	124 kg
01-02-2022	Tirsdag	12:30	EX2	37,6 pct.	97 kg
01-02-2022	Tirsdag	22:30	EX2	58,1 pct.	72 kg
05-02-2022	Lørdag	08:30	EX2	30,4 pct.	107 kg
05-02-2022	Lørdag	12:30	EX2	28,3 pct.	98 kg
05-02-2022	Lørdag	16:30	EX2	39,8 pct.	73 kg
19-12-2022	Mandag	08:30	EX1	25,8 pct.	156 kg
19-12-2022	Mandag	12:30	EX1	33,2 pct.	67 kg
19-12-2022	Mandag	18:30	EX1	45,4 pct.	51 kg
19-12-2022	Mandag	22:30	EX1	18,0 pct.	292 kg

Kilde: Molslinjen A/S

Note: Flere perioder med lavere kapacitetsudnyttelse er udeladt grundet Covid-19 samt erstatningssejls med Povl Anker og Hammershus (storm og værftsperioder).

Analysen viser:

- At Express 5 på ruten Rønne-Ystad i sig selv giver en forøgelse af bilkapaciteten på 10 pct. sammenlignet med Express 1, og en kombination af Express 5 og Express 1 på ruten, som testes pt., betyder en kapacitetsforøgelse på ca. 40 pct. på de travle dage.
- At der i 2022 var afgang med høj kapacitetsudnyttelse på vogndækket i højsæsonen med færgekombinationen Express 1 og Max, men at der selv på dagene med størst efterspørgsel, var ledig kapacitet på de mindre attraktive afgangstidspunkter.
- At kapacitetsforøgelsen med 10 pct. på de afgang, som betjenes af Express 5, ikke er tilstrækkelig til at dække den efterspørgsel i antal personbiler, som forventes på ruten, og særligt sommermånederne vil derfor blive mere pressede end de er i dag. Der er ikke mulighed for at indsætte flere afgang i dagtimerne på de travle dage i den nuværende sejlplan, og en løsning frem mod 2030 vil derfor være at indsætte de to store færger Express 5 og Express 1 på ruten i stedet for Express 5 og Max som oprindeligt planlagt.
- At der således med Express 5, kombineret med Express 1 på højkapacitetsdage, er tilstrækkelig personbilskapacitet på ruten frem til 2030. Der vil – hvis efterspørgslen per afgang fordeler sig på samme afgang som i 2022 - således kun være 22 udsolgte afgang i 2030, hvilket svarer til ca. 0,6 pct. Trafikstyrelsen har gennemført en følsomhedsberegning, hvor væksten antages at være dobbelt så høj som forventet. Beregningen viser, at der i dette scenarie stadig kun vil være 3 udsolgte rejsedage i 2030.
- At en kombineret sejlads med Express 5 og Express 1 på en række dage vil give så stort et kapacitetsløft, at det i praksis vil være muligt at imødekomme efterspørgslen med færre afgang på de store rejsedage end hvis der sejles med kombinationen Express 5 og Max.
- At der efter 2030 vil være flere afgang hvor kapaciteten på vogndækket ikke er tilstrækkelig selv med færgekombinationen Express 5 og Express 1, og mod slutningen af den kommende kontraktperiode, kan der risikere at være tæt på udsolgt på flere af de mest travle rejsedage. Der er tilstrækkelig passagerkapacitet i perioden. Det skal dog påpeges, at en langsigtet prognose frem mod 2040 er behæftet med relativt stor usikkerhed, både hvad angår antal biler og passagerer.

Trafikstyrelsen vurderer, at kapaciteten på ruten Rønne-Ystad er fremtidssikret i resten af kontraktperioden såfremt den fortsat besejles af færgekombinationen Express 5 og Express 1. Det betyder dog ikke, at der ikke fortsat vil være udsolgte afgang.

Trafikstyrelsen vurderer, at det er usikkert om kapaciteten på ruten Rønne-Ystad fremadrettet er tilstrækkelig, såfremt denne besejles af færgekombinationen Express 5 og Max. Det er særligt afgangene i sommermånederne, der risikerer at mangle kapacitet.

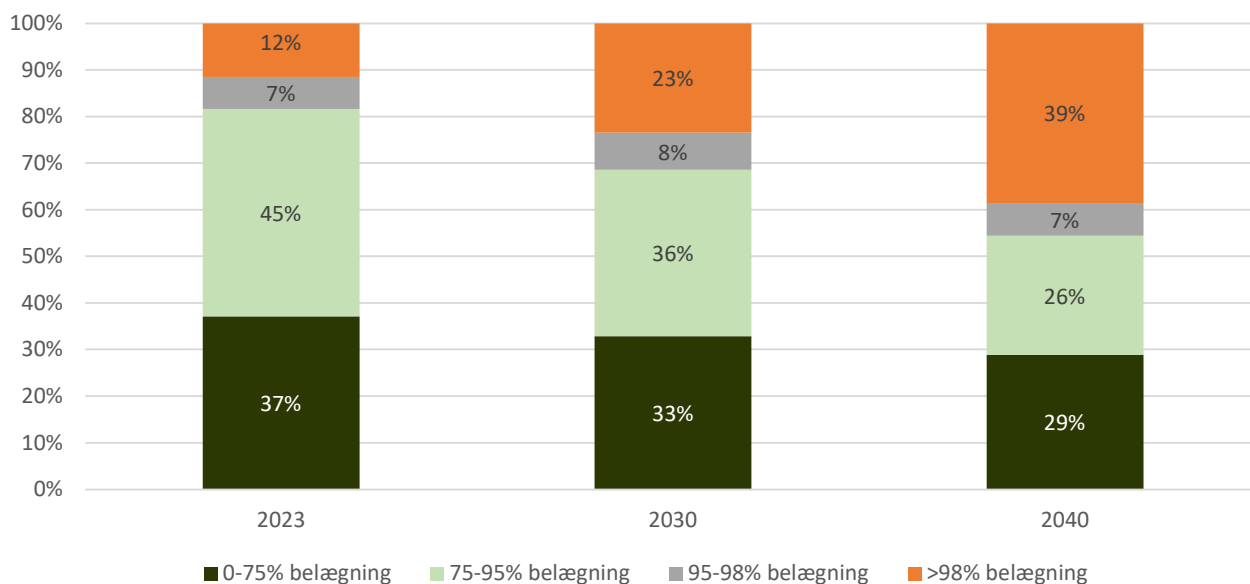
I højsæsonen i 2023, hvor Express 5 og Express 1 sejler i kombination, vil der være ledig kapacitet, hvilket også forventes at være tilfældet frem mod 2030, og det kan derfor overvejes, at reducere antallet af afgang på de store rejsedage i denne periode.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at kapaciteten på ruten Rønne-Ystad bliver mere presset frem mod 2040 – særligt på de store rejsedage. Hvor stor presset bliver, vil afhænge af den faktiske udvikling i trafikken. Trafikstyrelsen anbefaler derfor at udviklingen i trafikken følges tæt i forbindelse med det forberedende arbejde til den kommende kontrakt, så det løbende kan vurderes, om kapaciteten skal øges i den kommende kontrakt – for eksempel ved at øge antallet af maksimumkapacitetsdage.

Godskapacitet på ruten Rønne-Køge

I figur 10 vises den forventede kapacitetsudnyttelse i årene 2023, 2030 og 2040.

Figur 10 - Fordeling af afgang i forhold til belægning på vogndækket i 2023, 2030 og 2040



Note: Knap kapacitet defineres som 95-98 pct. belægning og kritisk kapacitet som 98-100 pct. belægning.

Kilde: Molslinjen A/S samt fremskrivning af Trafikstyrelsen.

Analysen viser:

- At der er høj kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Køge hele året og at efterspørgslen frem til 2030 vil overstige udbuddet af godskapacitet på flere afgang.
- At ca. 20 pct. af afgangene i dag har mere end 95 pct. belægning. Godt halvdelen af disse afgang med knap kapacitet – altså hver 10. afgang - havde en belægning på mere end 98 pct., hvilket svarer til, at afgang var udsolgt.
- At det i 2030 forventes, at andelen af afgang med mere end 95 pct. belægning vil være på 31 pct., svarende til 229 afgang, og i 2040 vil være 46 pct. svarende til 332 afgang, hvis ikke det lykkes at flytte efterspørgslen. Hverdagsafgange vil være dem med størst pres, hvor der i 2030 vil være 40 pct. af disse afgang med kritisk kapacitetsudnyttelse. I 2040 vil dette tal stige til 60 pct. af afgangene, svarende til 317 afgang.
- At der kan frigøres nogen kapacitet på de mest pressede dage ved at undgå at yde rabat til andre køretøjskategorier som mobilehomes og campingvogne på meget efterspurgt godsafgange, da der på disse afgang gennemsnitligt medtages personbiler svarende til 5-7 lastbiler.
- At kapacitetsudnyttelsen i weekender er lav – svarende til 50-82 pct. Der er således mulighed for at flytte ikke tidskritisk trafik – herunder fritidstrafik såsom mobilhomes og campingvogne, til weekendafgange gennem målrettet prisjustering af disse billettyper.
- At der med en kombination af Express 1 og Express 5 vil være væsentlig større kapacitet til store/høje biler på hurtigfærgerne, hvilket øger muligheden for overflytning af lettere, høje køretøjer fra Køge-ruten til Ystad-ruten.

- At kapaciteten på hverdage derudover kan øges, ved at indsætte én ekstra daglig afgang med Povl Anker på bestemte hverdage i 3-6 måneder i forår/sommer. Kapaciteten vil således på den pågældende hverdag blive øget med 38 pct. Molslinjen A/S estimerede primo januar 2023, at en ekstra dobbelttur med Povl Anker mellem Rønne og Køge ville koste ca. 310.000 kr. Udover meromkostningen, vil yderligere sejlads med Povl Anker også medføre en væsentlig ekstra CO₂-udledning, da denne udleder næsten dobbelt så meget CO₂ som den nyere færge Hammershus.
- At kapaciteten i næste kontraktperiode kan øges ved at indsætte ekstra daglige afgange på bestemte dage eller ved at indsætte en større færge. Førstnævnte vil kræve, at der indsættes to færger, da en Ro/Pax færge inklusive lastetid ikke kan nå to dobbeltture mellem Rønne og Køge inden for et døgn. Der vil kun være 30 minutter i hver havn til af- og ombordkørsel af lastbiler, hvilket ikke er nok.

Trafikstyrelsen vurderer, at godskapaciteten er presset allerede i dag og vil blive mere presset i perioden 2030-2040. Trafikstyrelsen vurderer, at der kan sættes ind ift. at flytte efterspørgslen for fritidstrafikken, der benytter Køge-Rønne i hverdagene, til weekenden eller til Rønne-Ystad via en justering af prisstrukturen, men at dette tiltag muligvis ikke alene vil skabe tilstrækkelig kapacitet på ruten. Frigøres der ikke kapacitet på ruten Rønne-Køge vil der i 2030 være knap kapacitet og dette kan udgøre en barriere for virksomhedernes muligheder for at eksportere og importere varer til/fra Bornholm.

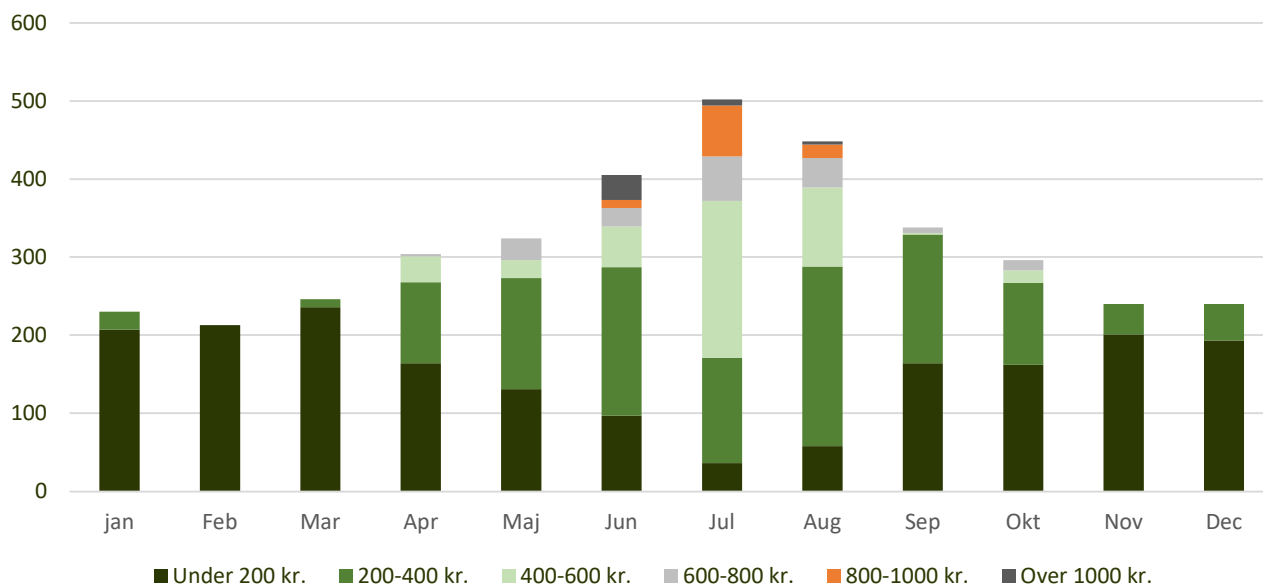
Trafikstyrelsen vurderer, at hvis godskapaciteten skal øges, gøres dette bedst på ruten Rønne-Køge, der allerede i dag fungerer som den primære godsroute til Bornholm. Behovet for godstransport ligger hovedsageligt i hverdagene i et begrænset antal måneder, og det kan overvejes, at lade reservefærge Povl Anker sejle minimum én dobbelttur ekstra over ugen.

Trafikstyrelsen anbefaler i forbindelse med det forberedende arbejde til den kommende kontrakt at udviklingen i godstrafikken følges tæt, så det løbende kan vurderes, om kapaciteten skal øges i den kommende kontrakt.

Den dynamiske prisstruktur

Den dynamiske prisstruktur sikrer, at priserne er højest når efterspørgslen er størst, mens de kontraktuelle maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser sikrer at prisniveauet på de samfundsbegrundede færgeruter til og fra Bornholm holdes nede. Dette illustreres i figur 11.

Figur 11 - Antal solgte ikke-rabatterede billetter til lave biler uden anhænger per afgang på ruten Rønne-Ystad, 2022



Kilde: Molslinjen A/S

Analysen viser:

- At bornholmerne, der bruger færgen løbende over året, er sikret en markant lavere gennemsnitspris end turister, der kun rejser i højsæsonen.
- At prisstrukturen har været en succes i den forstand at den har bidraget til at regulere kapaciteten, samtidig med, at den har sikret personer der rejser ofte en billigere gennemsnitspris sammenlignet med en turist der kun rejser få ture i højsæsonen. Prismodellen indeholder dog nogle uheldsmæssigheder.
- Der er ikke altid en entydig sammenhæng mellem den kapacitet, som et køretøj eller en passager optager målt i vægt eller kvadratmeter og billetprisen herfor. Det har i perioder være billigere for passagerer at medbringe bil+trailer end blot at medbringe bil. Sommetider er det billigere at medbringe bil ombord på færgen end at være gående.
- Den dynamiske prismodel resulterer i, at prisen i lavsæsonen sættes meget lavt for nogle billettyper, mens andre billettyper prissættes højere. Når prisen sættes meget lavt for specifikke billetter, risikerer disse at blive billigere end de rabatterede produkter til pendlere, passagerer med handicap og pensionister, hvilket er uheldsmæssigt.¹

¹ Det skal bemærkes, at billetvilkårene (regler for refundering, ændringer mv.) for pendlere, passagerer med handicap og pensionister er bedre end hvis der købes lavprisbilletter.

Trafikstyrelsen vurderer, at den dynamiske prisstruktur virker efter hensigten i den forstand, at den bidrager til regulering af kapaciteten, samtidig med, at den sikrer lavere gennemsnitspriser for rejsende der bruger færgeren løbende over året end for turister der besøger Bornholm i højsæsonen. Prissætningen under den nuværende færgekontrakt vurderes at være en succes.

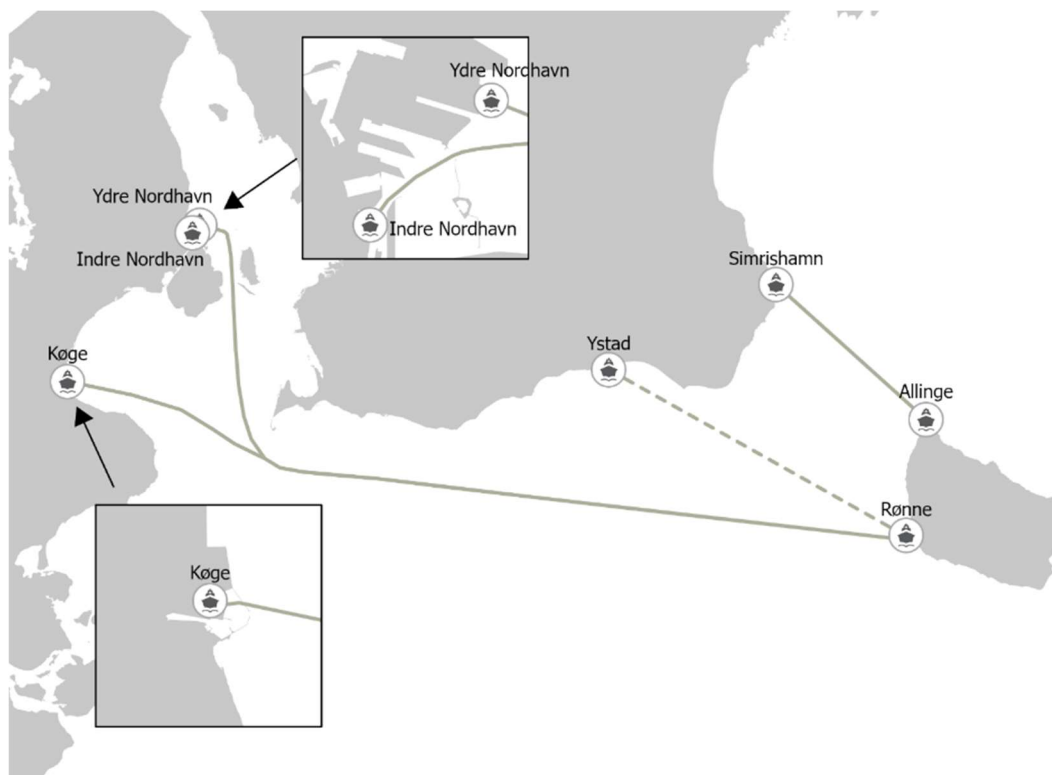
Trafikstyrelsen vurderer ikke, at der er større u hensigtsmæssigheder, som kræver at strukturen i prismodellen ændres markant i indeværende kontraktperiode. Trafikstyrelsen vil alligevel anbefale at det i indeværende kontraktperiode overvejes at reducere billetprisen for gående og cyklister, da dette muligvis kan frigøre kapacitet på vogndækket i sommerperioden, samtidig med at det fremmer aktiv mobilitet. Trafikstyrelsen vil også anbefale, at der foretages en justering, så der er sammenhæng mellem optaget kapacitet og pris, dvs. så det for eksempel ikke er billigere at medbringe en trailer end ikke at gøre det.

1.3 Alternative transportmuligheder

Eventuel placering af nødfærgeleje og supplerende færgeruter

Figur 12 illustrerer de udvalgte supplerende færgeruter og færgeløjer, som undersøges i analysen.

Figur 12 - Mulige ruter og færgeløjer



I forhold til placering af nødfærgeleje, så viser analysen:

- At der er flere mulige placeringer af et nødfærgeleje i Hovedstadsområdet, hvoraf Køge er bedst, da der allerede er færgeaktivitet i dag, overfartstiden vil være kortest. En anden mulighed er at etablere et nødfærgeleje på Nordhavnen i København, enten i indre Nordhavn, hvor DFDS holder til, eller i ydre Nordhavn ved krydstogtskajen. En væsentlig ulempe ved placering af nødfærgeleje i Nordhavnen er, at der vil være fartbegrænsninger ved sejlads op igennem Øresund og ind til København, hvor der er intensiv trafik og områder med restriktioner.

- At den svenske grænselukning i forbindelse med Covid-19 viste, at kombinationen af ruterne til henholdsvis Ystad og Køge gør det muligt at sikre en minimumskapacitet til og fra Bornholm i ekstraordinære situationer. Povl Anker blev indsat til at sejle mellem Rønne og Køge i de travle juledage i 2020, hvor grænsen til Sverige blev lukket grundet Covid-19, og det var således muligt at fragte alle passagerer fra ruten Rønne-Ystad over ruten Rønne-Køge.
- At omkostningerne til et nødfærgeleje skønnes at være ca. 130-150 millioner kroner. Tallet er behæftet med stor usikkerhed. Udover anlægsomkostninger vil der også være udgifter til løbende vedligehold. Disse udgifter er ikke estimeret.

I forhold til yderligere færgeforbindelser til Hovedstadsområdet og etableringen af en færgerute mellem Allinge og Simrishamn, så viser analysen:

- At der ikke er samfundsøkonomisk rationale i at oprette en færgeforbindelse fra Rønne til hovedstadsområdet, såvel som mellem Allinge og Simrishamn der tidligere har været sejlet kommercielt. En hurtigfærgerute mellem Rønne og Hovedstadsområdet vil ikke medføre rejsetidsbesparelser sammenlignet med ruten Rønne-Ystad. En hurtigfærgerute til hovedstaden vil også være forbundet med investeringer i ekstra færgekapacitet, øgede driftsomkostninger og et stort CO₂-aftryk.

Trafikstyrelsen vurderer, at det er muligt at oprette et nødfærgeleje til hurtigfærgerne i Køge. Det er dog relativt dyrt at etablere et nødfærgeleje, som kun vil blive benyttet i sjældne situationer.

Trafikstyrelsen vurderer, at de nuværende ruter opfylder det samfundsmæssige behov for transport til og fra Bornholm på nuværende tidspunkt.

Trafikkøberansvar i regi af BRK

Det undersøges i analysen, hvilke muligheder der er for at lade færgebetjeningen af Bornholm overgå til Bornholms Regionskommune (BRK).

Analysen viser:

- At staten efter færgelovens § 7 kan overlade trafikkøberansvaret af færgebetjeningen til Bornholms Regionskommune, hvilket vil kræve en stillingtagen til bevillingen på Finansloven.
- At Bornholms Regionskommune kan byde på et statsligt udbud af færgebetjeningen.
- At en overtagelse vil forudsætte afklaring af kompetencer, risikodeling, adskillelse fra kommunens økonomi med videre, som skal afklares inden en overdragelse kan finde sted.
- At der ikke kan påvises økonomiske gevinster forbundet med en varetagelse i regionskommunens regi.

Trafikstyrelsen vurderer, at det er muligt at lade færgebetjeningen af Bornholm overgå til Bornholms Regionskommune, såfremt der er et ønske om dette. Inden en eventuel overdragelse, vil flere aspekter skulle undersøges nærmere.

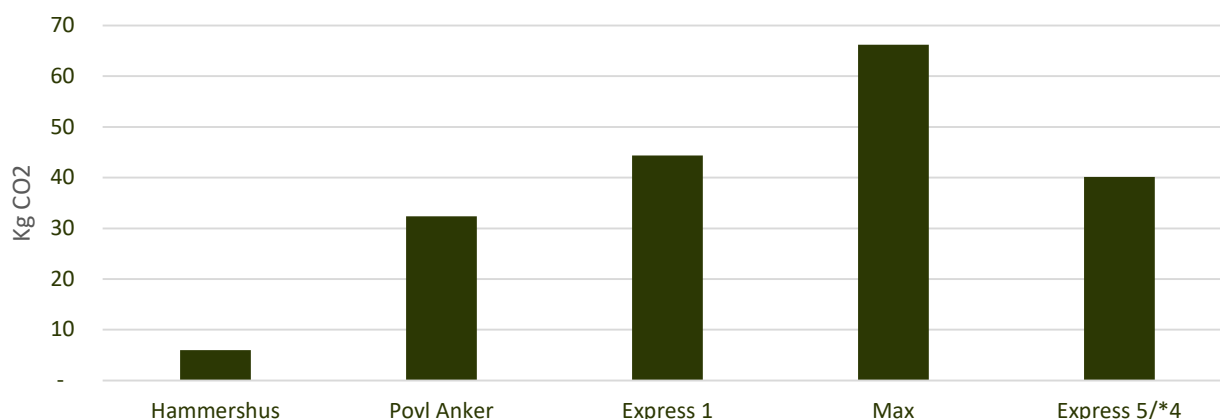
1.4 Muligheder for grøn omstilling

Grønne færger

I figur 13 ses størrelsen af CO₂-udledninger per personbilsenhed per time for de forskellige færger som besejler ruterne i dag, mens tabel 3 viser CO₂-udledninger per afgang.

På en højkapacitetsdag i juli sejler der i 2023 ti afgange fra Rønne til Ystad og ni afgange fra Ystad til Rønne, altså i alt 19 afgange med kombinationen Express 5 og Express 1, hvilket svarer til en CO₂-udledning på 345 tons CO₂. Sejles afgangene i stedet af Express 5 og Max udledes 33 tons mindre CO₂. Sejles i stedet med kombinationen Express 5 og Express 1 samtidig med at der spares to afgange fra den nuværende sejlplan (hvilket svarer til kapaciteten når der sejles med Express 5 og Max), så sparer man yderligere 41 tons CO₂.

Figur 13 - CO₂-udledninger per personbilsenhed per time (Kg), 2021



Kilde: Molslinjens MRV-indberetninger (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>) og egne beregninger.

Note: Der foreligger ikke data vedrørende Express 5, derfor benyttes data for Express der 4, der er Molslinjens nyeste færge og sammenlignelig med Express 5.

Tabel 3 – Gennemsnitlige CO₂-udledninger per afgang

	Rønne-Køge	Rønne-Ystad
Hammershus	23 tons	11 tons
Povl Anker	40 tons	20 tons
Express 1	-	19 tons
Max	-	16 tons
Express 5/4*	-	17 tons

Kilde: Molslinjens MRV-indberetninger (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>) og egne beregninger.

Note: Der foreligger ikke data vedrørende Express 5, derfor benyttes data for Express der 4, der er Molslinjens nyeste færge og sammenlignelig med Express 5.

I forhold til grøn omstilling i indeværende kontraktperiode, så viser analysen:

- At indsættelsen af Express 5 i stedet for Express 1 forventes at give en mindre reduktion i CO₂-udledningen per personbilsenhed, når færgen er fuldt belagt.

- Samt at CO₂-udledningen kan reduceres yderligere med indsættelsen af kombinationen af Express 5 og Express 1, hvis den markant øgede kapacitet ift. dagens betjening omsættes til færre afgang.
- At det i indeværende kontraktperiode er muligt at benytte HVO, og dermed sænke færgernes CO₂-udledninger med omkring 44 pct.² Der findes ikke stabile markedspriser for HVO, og indkøb af HVO er derfor vanskeligt at prissætte, men det vurderes at være 4-5 gange dyrere end den diesel, som færgerne i dag sejler på. En anden mulighed for de nuværende færger er at reducere brændstofforbruget ved at reducere sejlhastigheden. Sidstnævnte tiltag vil kræve ændringer i den gældende kontrakt, hvori sejltiden er fastsat. Dette kan implementeres på både Rønne-Ystad og Rønne-Køge.
- At ændringer i forudsætninger om brændstof vil være forbundet med betydelige drifts- og/eller investeringsmeromkostninger.
- At der på ruten Rønne-Køge er flere muligheder for grøn omstilling, da Hammershus har dual-fuel-motorer og derfor kan omstilles til at sejle på andre brændstoftyper som e-metanol eller LNG/LBG, eller ombygges til hybriddrift. Omstillingen må forventes at indebære øgede omkostninger, idet en ændring af brændstofsysttem fra dieselolie til LNG/LBG eller e-metanol såvel vil kræve ombygning af færgen som af forsyningsystemet på land.

I forhold til grøn omstilling i den kommende kontraktperiode, så viser analysen:

- At der i det kommende fæргеudbud kan stilles krav om CO₂-reduktioner. Hvorvidt ruterne kan blive helt grønne, afhænger af den teknologiske udvikling over de næste år.
- At omstilling til grøn færgefart formentlig vil kræve, at der bestilles nye specialbyggede færger. Leveringstiden på specialbyggede færger varierer, men må forventes at være 4-5 år alt efter den valgte teknologiske modenhed, hvorfor dette skal tænkes ind i et kommende udbud.
- At der aktuelt er stor usikkerhed om udviklingen af fremtidens grønne brændstoffer, hvorfor det vil være en fordel at udskyde et nyt udbud mest muligt.

Trafikstyrelsen vurderer, at færgerne der sejler på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge kan omstilles til at sejle grønnere i indeværende kontraktperiode der rækker frem til 2030, men at det ikke nødvendigvis er muligt at omstille færgerne til at sejle 100 pct. grønt. Omstillingen må forventes at indebære øgede drift- og/eller investeringsomkostninger.

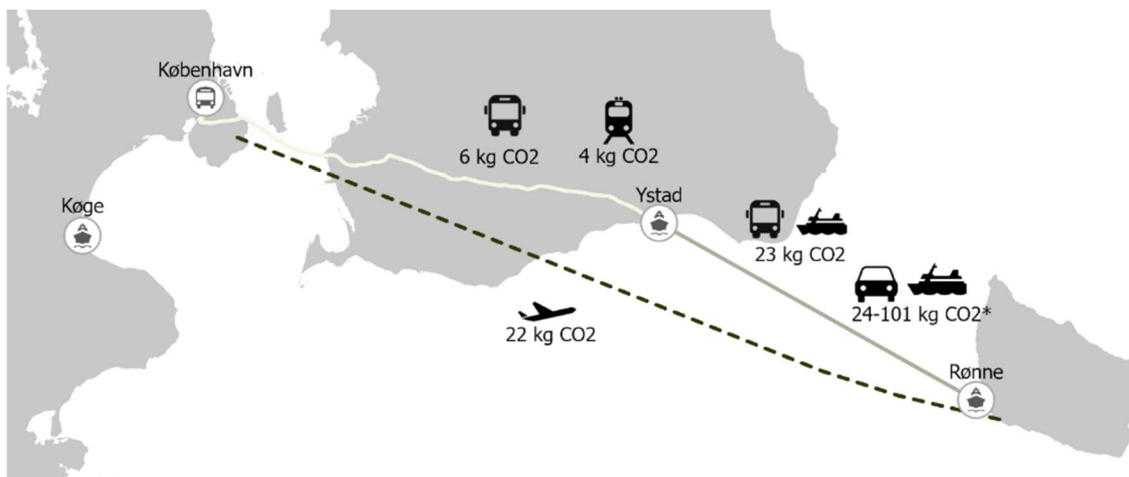
Grundet de store usikkerheder der er forbundet med udvikling af fremtidens drivmidler og den udviklingstid der er forbundet med fremtidens grønne færger, vurderes det at være en fordel at udskyde det kommende udbud mest muligt, således at den teknologi der vinder udbuddet, er relativt veludviklet, ligesom der er et marked for det respektive brændstof. Dette øger sandsynligheden for succes i forhold til både den grønne omstilling og for at de færger der betjener Bornholm, er velfungerende og bedst muligt kan understøtte mobiliteten til og fra øen.

² I denne analyse antages det, at HVO sænker CO₂-udledningerne med 44 pct. Tidligere studier indikerer en drivhusgasreduktion ved brug af HVO i stedet for dieselolie på ca. 90 pct. Med de nye LCA-metoder (der er under konstant udvikling i henholdsvis IMO- og EU-regi) ser det ud til, at CO₂e-reduktionen ved brug af 2. generations-HVO er ca. 44 pct. i forhold til dieselolie, alt efter hvilke råvarer HVO er baseret på. Molslinjen oplyser, at deres reduktioner ved brug af HVO på deres færger er på 90 pct. Efter FN's metode opgøres HVO som klimaneutralt når det benyttes i transportsektoren.

Grøn Transport over Østersøen

Figur 14 illustrerer CO₂-udledningerne ved de forskellige rejsemuligheder til og fra Bornholm. Beregningerne er baseret på gennemsnitsbetragtninger og beskrives nærmere i boks 8 i afsnit 5.3. Det skal således bemærkes, at der ikke er tale om marginalbetragtninger.

Figur 14 - Rejseformer og CO₂-udledninger i 2022



Analysen viser:

- At der er potentiale for at nedbringe de samlede CO₂-udledninger ved at give passagererne incitament til at rejse grønt gennem prisstrukturen for færgebilletter – for eksempel ved at den kollektive trafik vælges i stedet for bilen. Dette frigiver kapacitet på færgerne og bevirker, at behovet for fremtidige kapacitetsudvidelser mindskes, hvorved CO₂-udledningerne ved indsættelse af ekstra afgang kan spares.
- At den mindst CO₂-udledende rejseform er at rejse med tog eller bus til Ystad og gå ombord på færgen. Nogle fjernbusser kører ombord på færgen og sætter passagerne af i Rønne, hvilket udleder yderligere CO₂ per passager i forhold til en passager, som tager bussen til Ystad og går ombord på færgen.
- At billigere færgebilletter til gående og cyklister kan medføre øget brug af den kollektive trafik på øen og være med til at gøre transport til og fra øen, mere grøn, da flere lader bilen stå.
- At det kan styrke de grønne transportmuligheder, hvis BAT udvider det fælles billetsamarbejde med Molslinjen/Kombardo Expressen til også at gælde gående passagerer på færgerne. Tiltag som dette, hvor det netop gøres nemt at købe ét billetprodukt til den samlede rejse, kan være medvirkende til at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik både på vej til og fra Bornholm og på Bornholm.
- At en model hvor alle bus- og togbilletter til Bornholm også giver adgang til busserne på Bornholm, kan styrke den lokale kollektive trafik. Det kan undersøges om samme model med flybilletter også vil kunne give ekstra rejsende i den kollektive trafik.
- At den største reduktion i CO₂-udledninger opnås gennem et reduceret antal afgang med hurtigfærgerne. Dette kan styres gennem færgekontraktens krav til antal frekvenser. Ved at sikre at der ikke udbydes mere kapacitet end der er efterspørgsel efter, udledes ikke mere CO₂ end nødvendigt. For eksempel er der med en kombination af Express 1 og Express 5 større kapacitet end der forventes efterspørgsel efter, og der kan derfor udbydes samme kapacitet på otte afgang, som der var på 11 afgang i 2022, hvor der blev benyttet en kombination af Express 1, Max og Povl Anker.

- At det kan overvejes at reducere antallet af fjernbusser, der kører ombord på færgerne – bortset fra de busser der kører mellem hospitalerne – således at CO₂-udledningen fra færgerne nedsættes og kapacitet frigives.

Angående transport mellem det øvrige Danmark og Ystad: Til og fra færgeterminalen på Ystad havn afgår både tog (passageren skal skifte tog i Malmö) og fjernbus mod København (stoppesteder på Ingerslevsgade, Hovedbanegården og Københavns lufthavn).

- At det principielt er muligt at genindføre den direkte togforbindelse København-Ystad. IC-Bornholm kostede staten 31 mio. kr. årligt og der er ikke nogen åbenlyse fordele ved at indsætte tog i stedet for de busser, der kører i dag. Togets køreplan er svær at tilpasse til færgens afgang og ankomster, fordi toget skal passe ind imellem de øvrige tog på den enkeltsporede strækning. Af samme grund er det vanskeligt at indsætte ekstraafgange med kort varsel. Som det er nu, er alt kapaciteten på den enkeltsporede strækning benyttet til de svenske tog, og det er derfor ikke givet, at der vil kunne skabes plads til et tog fra København, hvis ikke der udbygges til dobbeltspor.
- At der ikke vil blive fortrængt et signifikant antal bilister ved en frekvensforøgelse af kollektive afgang mellem Ystad og København. Samtidig vil de klimamæssige fordele der kunne opstå ved overflytning fra bil til tog eller fjernbus, udlignes i nær fremtid i takt med at de grønne brændstoffer udvikles og elbiler fylder mere i den danske bilpark.

Trafikstyrelsen vurderer, at billigere billetter til gående og cyklister kan være med til at gøre transport til og fra øen, samt på øen, mere grøn.

Herudover peger Trafikstyrelsen på, at det kan overvejes at reducere antallet af fjernbusser – bortset fra de busser der kører mellem hospitalerne – på de mest travle afgang, og således nedsætte CO₂-udledningen fra færgerne.

Trafikstyrelsen vurderer, at et fælles billetsamarbejde kan være med til at gøre rejsen grønnere mellem Ystad og Danmark, ligesom billigere færgebilletter til gående vil øge antallet af rejsende med tog og fjernbus.

Grøn transport på Bornholm

Den kollektive trafik på Bornholm kan beskrives som følger i tabel 4.

Tabel 4 – Styrker og svagheder ved den kollektive trafik på Bornholm

Styrker	Svagheder
<ul style="list-style-type: none">• Godt samspil mellem bussernes afgang fra Rønne Havn og færgeren Ystad-Rønnes ankomsttider• God geografisk dækning af hele Bornholm• Relativt højt serviceniveau	<ul style="list-style-type: none">• Dårlig sammenhæng med fly i Bornholms Lufthavn• Nogen grad af omvejskørsel og dermed ekstra rejsetid• Manglende samspil mellem nogle bussers ankomst til Rønne Havn og færgeren Rønne-Ystads afgangstider• Rejsekort ikke tilgængeligt• Udfordret økonomi

Analysen viser:

- At den kollektive trafik på Bornholm har et relativt højt serviceniveau sammenlignet med andre ø-kommuner og yderområder. Busserne på Bornholm har stor fladedækning, og dækker derfor Bornholm i et relativt finmasket net. De fleste ruter har desuden timebetjening.
- At der i forhold til øens størrelse er et stort passagergrundlag, da der ud over fastboende på øen også er mange turister. Turister og fastboende har ofte forskellige destinationer, hvorfor rutenettet for den kollektive trafik har en stor fladedækning.
- At såfremt det bliver mere attraktivt at være gående ombord på færgeren, vil det samtidig styrke passagergrundlaget i den kollektive trafik på Bornholm.
- At det vil øge tilgængeligheden til BAT's busser for turister, hvis BAT indtræder i den nye Rejsekort-APP.
- At BAT med fordel kan trække på erfaringerne hos operatører, der har erfaring med at indkøbe og idriftsætte elbusser.
- At Bornholms Lufthavn betjenes af én helårsbusrute og to sæsonbusruter, hvis køreplaner ikke passer med flyenes ankomst- og afgangstider. Analysen viser, at det er vanskeligt at tilpasse rutebusser, som også dækker bytrafikken, til de mange forskellige fly-afgange og ankomster i lufthavnen, og at lufthavnens rejsende udgør et meget begrænset passagergrundlag for busserne.
- At passagergrundlaget i lufthavnen ligeledes er for småt til indførelse af delebilsordninger. I stedet kan det være en mulighed for BAT at undersøge, om det er relevant at tilbyde flextrafik til/fra Bornholms Lufthavn i stil med den fly-taxi-ordning, som har eksisteret i lufthavnen tidligere.

Angående udbredelse af elbiler på Bornholm: Et andet aspekt af grøn transport er udbredelsen af elbiler og muligheden for at benytte dem på Bornholm. I tabel 5 og tabel 6 vises efterspørgsel efter og udbud af ladekapacitet til elbiler på Bornholm.

Tabel 5 – kWh-behov per julidag

Efterspørgsel efter ladekapacitet	2025	2030
Turister	500-1.800 kWh	2.600-11.700 kWh
Fastboende	800-1.200kWh	9.900-14.600 kWh
I alt	1.300-3.000 kWh	12.500-26.300 kWh

Tabel 6 – kWh-udbud per julidag

Udbud af ladekapacitet	2025	2030
Eksisterende	8.950 kWh	13.594 kWh
Planlagt	4.320 kWh	6.480 kWh
I alt	13.270 kWh	20.074 kWh

Kilde: Egne beregninger

Analysen viser:

- At ladestanderkapaciteten på Bornholm er tilstrækkelig. Dette er ikke ensbetydende med, at bilisterne – særligt på de store rejsedage – ikke kan opleve kø ved nogle ladestanderne. Ladestanderkapaciteten kan blive udfordret frem mod 2030, såfremt den ikke øges ud over de nuværende planer. Trafikstyrelsen anbefaler at udviklingen følges tæt.
- At der i lufthavnen er gode parkeringsmuligheder og gode forhold for elbilisme og -cyklisme. Det er ligeledes muligt at leje elbiler og (el)cykler.

Analysen viser, at den kollektive trafik på Bornholm har et relativt højt serviceniveau sammenlignet med andre ø-kommuner og yderområder, og at passagergrundlaget kan øges ved at BAT indtræder i Rejsekortets app, og ved at det bliver mere attraktivt at rejse med færgen som gående.

Trafikstyrelsen vurderer, at en øget betjening med kollektiv trafik eller nye grønne kommercielle delemobilitetsordninger, ikke vil medføre nævneværdige ændringer i flypassagerernes transportvalg.

Trafikstyrelsen vurderer, at ladestanderkapaciteten til elbiler er tilstrækkelig på Bornholm generelt og ved Bornholms Lufthavn

2. Kommissorium

Kommissorium om undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm og evaluering af kontrakten om færgebetjeningen af Bornholm

Baggrund

Det er i forbindelse med den politiske aftale om infrastrukturplan 2035 mellem S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD besluttet, at der skal gennemføres en undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm (Bornholmeranalysen).

Undersøgelsen skal ses i lyset af, at for Bornholm er færgeforbindelserne det helt centrale bindeled til det øvrige Danmark med besøg af mange turister hvert år. Den foretrukne rute mellem Bornholm og det øvrige Danmark er med hurtigfærger mellem Rønne og Ystad og videre via Sverige i egen bil. Den svenske grænselukning i forbindelse med Covid-19 viste dog, at denne rute har visse svagheder i forhold til mobiliteten til og fra Bornholm. Derfor skal undersøgelsen også se på muligheden for at styrke flytrafikken til og fra Bornholm – særligt med fokus på at styrke grønne investeringer i infrastrukturen ved Bornholms lufthavn samt sammenhængen mellem flytrafik, kollektiv transport og eksempelvis udlejning af elbiler.

Kommissoriet vil ikke inkludere den igangsatte dialog mellem Danmark og Sverige om transitten via Sverige mellem Bornholm og det øvrige Danmark. Det skyldes, at indgåelse af mellemstatslige aftaler henhører under Udenrigsministeriet, og det er derfor ikke formålstjenstligt at inkludere dette i denne undersøgelse.

Udover egen bil og fly er det også muligt at rejse til og fra Bornholm med fjernbus eller tog til Ystad og derfra videre til Bornholm med færge. DSB har fra 2018 til 2020 årligt solgt mellem 11.000 og 22.000 billetter til og fra færgen i Ystad.

I henhold til den politiske aftale om færgebetjeningen af Bornholm mellem S, RV, V, DF, SF og K skal der udføres en evaluering af færgebetjeningen i 2023.

Med opbakning fra forligskredsen bag færgebetjeningen af Bornholm er det besluttet, at bornholmeranalysen skal sammenlægges med evalueringen af færgebetjeningen, og at denne samlede analyse gennemføres i 2022. Det giver mulighed for at udføre en grundig analyse af samtlige trafikaspekter ved trafikbetjeningen af Bornholm.

Analysen vil således tilvejebringe en status for trafikbetjeningen af Bornholm, vurdere den nuværende kapacitet i forhold til behov, herunder belyse sammenhænge med turisme, erhvervsliv og andre transportformer både til, fra og på Bornholm, samt belyse muligheder for vækst og alternative idéer til den nuværende struktur.

Inddragelse af interessenter

Analysen gennemføres af Trafikstyrelsen, der løbende vil inddrage relevante aktører, herunder den nuværende færgeoperatør og flyselskaber, der betjener Bornholm.

I dialogen med interessenterne lægges der op til, at Kontraktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm (Kontaktrådet) får en særlig rolle. Det kan for eksempel være, at analysen indgår som et fast punkt på dagsordenen på de ordinære møder i Kontaktrådet. Det skal ske for at inddrage synspunkter fra Kontaktrådet, men rådet forventes også at kunne bidrage med konkrete data vedrørende de forhold, der er beskrevet nedenfor.

Kontaktrådet har i notater til Transportministeriet af 9. juli, 4. oktober og 12. november 2021 fremført en række forhold, som rådet mener kan forbedres ved færgebetjeningen af Bornholm. Disse forhold

vil indgå i analysen.

Analysens indhold

Alternative transportmuligheder og grøn omstilling

Analysen vil indeholde en gennemgang af den nuværende trafikbetjening af Bornholm og alternative transportmuligheder, der kan skabe en bedre sammenhæng mellem Bornholm og de øvrige landsdele.

Ligeledes vil det blive undersøgt, om der er mulighed for at understøtte trafikforbindelserne til/fra Bornholm ved at skabe bedre sammenhæng til interne trafikale forhold på Bornholm. For færgerne skal det for eksempel undersøges om overgangen for gående fra færgen til rutebus ved ankomst til Bornholm kan gøres mere smidig. For flytrafikken skal det undersøges, hvordan infrastrukturen ved Bornholms Lufthavn kan styrkes ud fra et grønt hensyn, for eksempel ved at de ankomende flypassagerer kan leje el-biler eller el-cykler til den videre transport rundt på øen.

Analysen vil også se på, hvordan fæргеbetjeningen kan gennemføres grønnere. Det skal undersøges, hvordan de nuværende færger kan energioptimeres, så udledningen af emissioner mindskes. Analysen skal også indeholde en gennemgang af, hvilke fremtidige muligheder der er for mere ambitiøse krav om grøn omstilling af fæргеbetjeningen. Analysen vil inkludere data vedrørende de forskellige transportformers emissioner (CO₂, NO_x og SO_x). Det gælder både færger, bil, fly, tog og bus.

Empiri

Der vil for eksempel blive udført en kortlægning af befolkning, turismeomfang, trafikmønstre, kundetilfredshed, transportformer, økonomi, miljø- og klimaforhold m.v. samt lufthavnen, Rønne Havn og anden infrastruktur på Bornholm herunder rutebustrafikken. Der vil blive inddraget data for den nuværende trafik til/fra og internt på Bornholm. For så vidt angår færgedelen vil det desuden være relevant at inddrage fæргеanalysen fra 2021, hvori der gennemgås mulighederne for grøn omstilling af færger.

Opgaven

For så vidt angår fæргеbetjeningen undersøges:

- Hvordan fæргеbetjeningen af Bornholm inden for rammerne af den nuværende kontrakt – og dermed med de forudsatte anvendte færger – kan gennemgå en grøn omstilling gennem mindre emissioner fra færgerne (CO₂, NO_x og SO_x), herunder hvor meget CO₂-fortrængning, der kan opnås ved at sænke farten og øge overfartstiden,
- hvordan et kommende udbud af fæргеbetjeningen af Bornholm kan udformes, så fæргеbetjeningen af Bornholm fremadrettet udføres gennem mindst mulig emission (CO₂, NO_x og SO_x),
- mulighederne for at etablere en færgerute mellem Rønne og Hovedstadsområdet med enten en hurtigfærge eller en konventionel færge, herunder undersøgelse af de infrastruktur-mæssige perspektiver i at anlægge et nyt fæргеleje i hovedstadsområdet tæt på videre transportmuligheder med tog, metro og fly, alternativt et nødfæргеleje som kan benyttes i ekstraordinære situationer,
- mulighederne for at etablere en færgerute mellem Allinge og Simrishamn, der sejler på el og kun er for gående passagerer,
- den dynamiske billetprisstruktur på færgen, Øresundsbroen og betydningen for kundegrupperne, herunder set i forhold til alternative prisstrukturer,
- af- og ombordkørsel på færgerne og færgernes komfort,
- hvordan fragtkapaciteten til og fra Bornholm skal håndteres fra 2023 og frem, herunder en redegørelse for, om takstnedsættelserne på gods har ført til billigere fragtpriiser og varer for forbrugerne,
- hvordan bil- og passagertrafikken mellem Rønne og Ystad fra 2023 og frem kan tilpasses, så der er et fornuftigt forhold mellem udbudt kapacitet og efterspørgsel i lav- og højsæson, og mulighederne for, at fæргеbetjeningen af Bornholm overgår til et kommunalt aktieselskab under Bornholms Regionskommune.

For så vidt angår alternative transportmuligheder til/fra Bornholm og interne trafikale forhold undersøges:

- mulige grønne anlægsinvesteringer i Bornholms Lufthavn, der fremmer den grønne omstilling af lokale transportløsninger på Bornholm,
- om der er fordele ved, at der for eksempel i Bornholms Lufthavn tilbydes et stort udbud af elbiler og cykler enten på abonnement eller leje i lighed med det, der gør sig gældende i de større byer (dette skal ske sideløbende og i overensstemmelse med den samlede plan for udrulning af ladestander i Danmark),
- om det er muligt at skabe bedre sammenhæng mellem information om flyafgange, kollektivtrafik, billeje m.v. og
- hvordan rutebusserne på Bornholm kan gøres til et attraktivt og grønt alternativ til personbilen, og
- mulighederne for at genetablere en direkte togforbindelse mellem København og Ystad, herunder en opgørelse af økonomi og udviklingen i togrejsende fra 2000 til 2021.
- hvor meget CO2 og biltrafik der kan fortrænges, hvis IC Bornholm genindsættes, og eller hvis der indsættes flere fjernbusser, jf. herved Tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Oversigt over tog- og fjernbuspassagerer mellem København og Ystad

År	Togrejser	Busrejser
2020	11.644	235.521
2019	20.996	309.669
2018	22.143	296.090
2017	49.143	251.988
2016	56.452	241.421
2015	77.575	208.202

Finansiering

Analysen finansieres inden for Transportministeriets egen ramme.

Tidsplan

Afrapportering af analysen foreligger senest i december 2022. Analysens resultater vil blive drøftet på et fælles møde, hvor begge forligskredse inviteres.

Den overordnede tidsplan for analyseforløbet er:

- Januar 2022: Analysedesign færdiggøres og analysen igangsættes
- 1. kvartal 2022: Dataindsamling
- 2. kvartal 2022: Første drøftelse med interessenter (forligskredse og Trafikkontaktrådet)
- 3. kvartal 2022: Evt. supplerende dataindsamling og udarbejdelse af analyse
- 4. kvartal 2022: Afrapportering til forligskredse bag henholdsvis aftale om Infrastruktur 2035 og aftale om færgebetjeningen af Bornholm.

3. Trafik, pris og kapacitet (evaluering af færgek kontrakten)

Den gældende færgek kontrakt mellem Molslinjen A/S og Transportministeriet trådte i kraft den 1. september 2018. Molslinjen A/S vandt udbuddet med tilbud om billetprisreduktion på 51,15 pct. og indsatte nye færger på de to samfundsbegrundede ruter.

Ruten Rønne-Ystad betjenes i dag af den nybyggede hurtigfærge Express 5 som primær færge og Express 1 som sekundær færge. I 2022 blev ruten betjent af Express 1 som primær færge og Max som sekundær færge. Den nuværende tonnagesammensætning kører som en forsøgsordning frem til 22. oktober 2023. Inden forsøgsordningen udløber skal det besluttes om Express 1 skal forsettes som sekundær færge eller om denne færge skal erstattes af den mindre færge Max. Sammenlignet med Max giver Express 1 et bedre produkt da Express 1 er en nyere og mere komfortabel færge, der dels er mere stabil i uroligt vejr, dels er væsentligt bedre konstrueret i forhold til af- og ombordkørsel.

Ruten til Køge betjenes af færgen Hammershus, er en RoPax-færge, det vil sige en godsfærge som også kan medtage persontrafik.

Molslinjen A/S har yderligere en færge til disposition, Povl Anker, som både kan bruges til gods og passagertransport. Denne kan indsættes hvis en af færgerne er ude af drift eller ved kraftig blæst, hvor hurtigfærgerne ikke kan sejle. Molslinjen A/S kan også vælge at indsætte færgen i fri trafik, hvis de vurderer, at der ikke er tilstrækkelig kapacitet til at understøtte efterspørgslen. Dette har Molslinjen A/S for eksempel gjort i forbindelse med Folkemødet. Det er et kontraktkrav for operatøren at have en erstatningsfærge til rådighed. En oversigt over færgernes kapacitet kan ses i figur 15.

Figur 15 - Oversigt over færgerne der betjener ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge



Express 5
Rønne-Ystad
451 personbilsenheder
1.610 passagerer
Bygget 2023



Max
Rønne-Ystad
220 personbilsenheder
880 passagerer
Bygget 1998



Express 1
Rønne-Ystad
396 personbilsenheder
1.400 passagerer
Bygget 2009



Hammershus
Rønne-Køge
1.500 lanemeter
720 passagerer
Bygget 2018



Povl Anker
Erstatningsfærge
262 personbilsenheder
1.500 passagerer
Bygget 1978

Kilde: Information og billeder fra Molslinjen A/S

Note: Personbilsenheder per færge er den kapacitet som færgen er godkendt til ved Søfartsstyrelsen, og ikke nødvendigvis lig den kapacitet, som Molslinjen A/S udbyder. Se mere i boks 4 i afsnit 3.2.

Med indsættelsen af Express 5 i 2023 som den primære hurtigfærge, blev kapaciteten øget med ca. 10 pct. sammenlignet med Express 1. Fra højsæsonen 2023 indsættes Express 1 på forsøgsbasis som højkapacitetsfærge i stedet for Max. Målt på personbilsenhederne der faktisk er udbudt, vil kombinationen af Express 1 og 5 øge kapaciteten med yderligere 40 pct. sammenlignet med de foregående år, hvor kombinationen var Express 1 og Max.

Samtidig med indsættelsen af Express 5 er det besluttet, at opmarchområderne på Rønne og Ystad havne skal udvides. I Rønne er det nødvendigt at flytte den kommunale vej "Munch Petersensvej" til en nordligere rute. Dette frigiver plads til, at Molslinjen kan udvide opmarchområdet. Vejoplægningen er en kommunal opgave, og som finansieres ved, at staten giver Bornholms Regionskommune et statstilskud på op til 25 millioner kroner fra Land- og bypuljen. Tilskuddet gives under forudsætning af, at Bornholms Regionskommune er bygherre på projektet og afholder eventuelle merudgifter.

Færgekontrakten vurderes at have haft en positiv effekt for både bornholmerne og det bornholmske erhvervsliv, der har fået flere afgange, mere kapacitet og reducerede transportomkostninger. Dette har medført en øget efterspørgsel efter transport til og fra øen.

Den samfundsbegrundede færgekontrakt og særligt de krav som stilles til kapacitet og priser, beskrives i afsnit 3.2. Dagens kapacitetsudnyttelse og det forventede fremtidige kapacitetsbehov beskrives i afsnit 3.3, mens den dynamiske prisstruktur og effekterne heraf præsenteres i afsnit 3.4. Disse afsnit udgør tilsammen evalueringen af den gældende færgekontrakt.

I afsnit 3.1 sammenfattes hovedresultaterne af evalueringen af færgekontrakten. For hvert emne angives analysens resultat efterfulgt af Trafikstyrelsens vurdering i kursiv.

3.1 Hovedresultater vedrørende evaluering af færgekontrakten

Dette afsnit trækker et par af de væsentligste konklusioner frem, fra den del af analysen som omhandler evalueringen af den gældende færgekontrakt.

1.

Prognose
for
perioden
2023-2040

Forventet vækst i antallet af personbiler i perioden frem mod 2040

Analysen viser, at der i perioden 2022-2030 forventes en vækst i antallet af personbiler på 5-8 pct., mens der i perioden 2030-2040 hvor en kommende færgekontrakt vil være gældende, forventes en vækst på yderligere 3-6 pct.

Dette giver således en gennemsnitlig årlig vækst i antallet af personbiler på omkring 0,4-0,8 pct. i perioden 2023-2040.

Trafikstyrelsen vurderer, at fremgangen i antallet af passagerer må forventes at fortsætte. Væksten forventes at blive mere afdæmpet end den vækst, som ruterne har været præget af i de sidste år, hvilket skyldes at effekten fra de billigere færgebilletter, som blev indført i 2018 i forbindelse med den nuværende kontrakt om færgebetjeningen af Bornholm, er aftagende.

Forventet vækst i antallet af lastbiler og løstrailere i perioden frem mod 2040

Analysen viser, at der i perioden 2022-2030 forventes en vækst i antallet af lastbiler og løstrailere på 6 pct., mens det i perioden 2030-2040 hvor en kommende færgekontrakt vil være gældende, forventes en vækst på yderligere 5 pct.

Dette giver således en gennemsnitlig årlig vækst i antallet af lastbiler og løstrailere på omkring 0,6 pct. i perioden 2023-2040.

Trafikstyrelsen vurderer, at fremgangen i mængden af gods må forventes at fortsætte. Væksten forventes at blive mere afdæmpet end den vækst, som ruterne har været præget af i den foregående årrække. Trafikstyrelsen anbefaler, at behovet for godskapacitet løbende vurderes frem mod 2030, da behovet i de kommende år er usikkert, set i lyset af den usikre verdenssituation i økonomien blandt andet grundet Covid-19 og krigen i Ukraine.

2.

Kapacitet på ruten Rønne-Ystad, 2023-2030

Færgeskapacitet på ruten Rønne-Ystad i indeværende kontraktperiode (2023 - 2030)

Analysen viser, at der i 2022 var afgang med høj kapacitetsudnyttelse på vogndækket i højsæsonen med færgekombinationen Express 1 og Max, men at der selv på dagene med størst efterspørgsel, var ledig kapacitet på de mindre attraktive afgangstidspunkter.

På ruten Rønne-Ystad giver Express 5 i sig selv en vækst i bilkapaciteten på 10 pct. sammenlignet med Express 1, og en kombination af Express 5 og Express 1 på ruten, som testes i denne sommersæson, vil betyde endnu mere kapacitet på de travle dage. Analysen viser videre, at der med Express 5, kombineret med Express 1, er tilstrækkelig kapacitet på ruten frem til 2030. I højsæsonen i 2023, hvor Express 5 og Express 1 sejler i kombination, vil der være ledig kapacitet, hvilket også forventes at være tilfældet frem mod 2030 såfremt ruten også fortsat betjenes af denne færgekombination, og det kan derfor overvejes, at reducere antallet af afgang i denne periode.

Kapacitetsforøgelsen med 10 pct. på de afgang, som betjenes af Express 5, er ikke alene tilstrækkelig til at dække den efterspørgsel i antal personbiler, som forventes på ruten, og særligt sommermånederne vil derfor blive mere pressede end de er i dag. Der er ikke mulighed for at indsætte flere afgang i dagtimerne på de travle dage i den nuværende sejlplan, og en løsning frem mod 2030 vil derfor være at indsætte de to store færger Express 5 og Express 1 på ruten i stedet for Express 5 og Max som oprindeligt planlagt.

For begge færgekombinationer gælder det, at der er tilstrækkelig passagerkapacitet i perioden frem til 2030.

Det skal dog påpeges, at en langsigtet prognose frem mod 2040 er behæftet med relativt stor usikkerhed, både hvad angår antal biler og passagerer. Trafikstyrelsen har derfor gennemført en følsomhedsberegning, hvor væksten antages at være dobbelt så stor som i basisscenariet. Beregningen viser, at kapaciteten er robust i forhold til en større vækst end forudsat.

Det er på denne baggrund Trafikstyrelsens vurdering, at kapaciteten på ruten Rønne-Ystad er fremtidssikret i resten af kontraktperioden, såfremt den fortsat besejles af færgekombinationen Express 5 og Express 1. Trafikstyrelsen vurderer, at det er usikkert om kapaciteten på ruten Rønne-Ystad fremadrettet er tilstrækkelig, såfremt denne besejles af færgekombinationen Express 5 og Max. Det er særligt afgangene i sommermånederne, der risikerer at mangle kapacitet.

3.

Kapacitet på ruten Rønne-Ystad, 2030-2040

Færgeskapacitet på ruten Rønne-Ystad i den kommende kontraktperiode (2030 - 2040)

Analysen viser, at der selv med færgekompositionen Express 5 og Express 1 efter 2030 vil være flere afgangene hvor kapaciteten på vogndækket ikke er tilstrækkelig, og mod slutningen af den kommende kontraktperiode, kan der risikere at være helt udsolgt på flere af de mest travle rejsedage. Der er tilstrækkelig passagerkapacitet i perioden.

I den kommende færgekontrakt vil det være muligt at udbyde yderligere bilkapacitet i form af flere maksimumdage.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at kapaciteten på ruten Rønne-Ystad bliver mere presset frem mod 2040 – særligt på de store rejsedage. Hvor stor presset bliver, vil afhænge af den faktiske udvikling i trafikken. I forbindelse med det forberedende arbejde til den kommende kontrakt, anbefaler Trafikstyrelsen derfor at følge udviklingen i trafikken tæt og løbende vurdere, om kapaciteten skal øges i den kommende kontrakt – for eksempel ved at øge antallet af maksimumkapacitetsdage.

4.

Gods- kapacitet på ruten Rønne- Køge

Godskapacitet på ruten Rønne-Køge i indeværende kontraktperiode (2023 - 2030)

Analysen viser, at der er høj kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Køge hele året og at efterspørgslen vil overstige udbuddet af godskapacitet på flere afgangne allerede i indeværende kontraktperiode (2023-2030). Det vurderes, at næsten 20 pct. af afgangene i dag har knap kapacitet (over 95 pct. belægning). Godt halvdelen af disse afgangne med knap kapacitet – altså hver 10. afgang - havde en belægning på mere end 98 pct.

Kapaciteten kan øges ved at indsætte én ekstra daglig afgang med Povl Anker på bestemte hverdage i 3-6 måneder i forår/sommer. Herudover kan der arbejdes for at noget af godset overføres til weekenden, hvor der er ledig kapacitet.

Ligeledes viser analysen, at der kan frigøres kapacitet på de mest pressede dage, ved at undgå at yde rabat til andre køretøjskategorier på meget efterspurte godsafgange, da der på disse afgangne gennemsnitligt medtages personbiler svarende til 5-7 lastbiler.

Trafikstyrelsen vurderer, at hvis godskapaciteten skal øges, gøres dette bedst på ruten Rønne-Køge, der allerede i dag fungerer som den primære godsroute til Bornholm.

Trafikstyrelsen vurderer, at godskapaciteten er presset allerede i dag. Behovet for godstransport ligger hovedsageligt i hverdagene i et begrænset antal måneder, og det kan overvejes, at lade reservefærge Povl Anker sejle minimum én dobbelttur ekstra over ugen allerede i indeværende kontraktperiode i forsommeren.

Godskapacitet på ruten Rønne-Køge i den kommende kontraktperiode (2030 - 2040)

I 2030 forventes 40 pct. af afgangene at have knap kapacitet stigende til 60 pct. af afgangene i 2040.

Kapaciteten kan øges ved at indsætte ekstra daglige afgangne på bestemte dage eller ved at indsætte en større færge.

Trafikstyrelsen vurderer, godskapaciteten vil blive meget presset i perioden 2030-2040, og anbefaler derfor i forbindelse med det forberedende arbejde til den kommende kontrakt, at følge udviklingen i godstrafikken tæt og løbende vurdere, om kapaciteten skal øges i den kommende kontrakt.

5.

Den dynamiske prisstruktur

Prisstruktur

Analysen viser, at taksterne er nedsat væsentligt siden forrige kontraktperiode, og der er skabt vækst uden for højsæsonen gennem målrettede takstnedsættelser på afgang med ledig kapacitet. Samtidig er Bornholmerne, der bruger færgeren løbende over året, sikret en markant lavere gennemsnitspris end turister, der kun rejser i højsæsonen.

Overordnet set har prisstrukturen været en succes, men analysen viser også, at modellen indeholder en række mindre uhensigtsmæssigheder:

- Der ikke altid er en entydig sammenhæng mellem den kapacitet, som et køretøj eller en passager optager målt i vægt eller kvadratmeter og billetprisen herfor. Det har således i perioder være billigere for passagerer at medbringe trailer end blot at medbringe bil eller at gå ombord på færgeren. Ligeledes er det ofte billigere at medbringe bil ombord på færgeren end at gå ombord på færgeren.
- Den dynamiske prismodel resulterer i, at prisen i lavsæsonen sættes meget lavt for nogle billettyper, mens andre billettyper prissættes højere. Når prisen sættes meget lavt for specifikke billetter, risikerer disse at blive billigere end de rabatterede produkter til pendlere, passagerer med handicap og pensionister, hvilket er uhensigtsmæssigt.

Trafikstyrelsen vurderer, at den dynamiske prisstruktur virker efter hensigten, og prissætningen under den nuværende færgekontrakt vurderes at være en succes. Trafikstyrelsen vurderer ikke, at der er større uhensigtsmæssigheder, som kræver at strukturen i prismodellen tilrettes i indværende kontraktperiode. Trafikstyrelsen vil alligevel anbefale at det i indværende kontraktperiode overvejes at reducere billetprisen for gående og cyklister, da dette muligvis kan frigøre kapacitet på vogndækket i sommerperioden, samtidig med at det fremmer aktiv mobilitet.

I den kommende færgekontrakt kan der med fordel ses på muligheden for at give passagererne større incitament til at rejse grønnere og samtidig udnytte kapaciteten på færgeren mest hensigtsmæssigt gennem prisstrukturen.

Desuden vurderer Trafikstyrelsen, at pendlerproduktet er blevet udhulet af det store udbud af billige billetter i lavsæsonen. Hvis målsætningen med pendlerprodukterne er, at det skal være det nemme valg for pendlere, bør balancen mellem de dynamiske priser og pendlerpriserne justeres.

I forhold til pensionistbilletter og handicap-billetter kan det være vanskeligt at gennemskue for passageren om de opnår det billigste produkt.

Flere detaljer om de enkelte konklusioner og resultater findes i afsnittet nedenfor, samt i Kapacitetsanalysen (*Delanalyse nr. 1*), Prisanalysen (*Delanalyse nr. 2*) og i rapporten *Fremskrivning af trafikken til og fra Bornholm – Gods- og passagerprognose for perioden frem til 2040*, som ligeledes er en del af Bornholmeranalysen.

3.2 Den samfundsbegrundede færgekонтakt

Transportministeriet gennemførte i perioden 2015-2016 et offentligt udbud af færgebetjeningen af Bornholm med det formål at sikre opretholdelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Læs mere om samfundsbegrundet færgebetjening i boks 1.

Boks 1 – Samfundsbegrundet færgebetjening

Der findes ikke i lovgivningen en definition af samfundsbegrundet færgebetjening. Begrebet kan dog afgrænses i forhold til kommerciel færgebetjening. Samfundsbegrundet færgebetjening er således den færgebetjening, som varetages af Transportministeriet eller kommunerne, på færgeruter, der er nødvendige for samfundet, og hvor samfundet stiller krav til eksempelvis sejlplan, kapacitet og takster, der indebærer at de ikke kan drives kommercielt.

Da samfundsbegrundet færgebetjening ikke kan drives kommercielt, indebærer det et behov for tilskud. Det kan for eksempel være i form af kontraktbetaling, hvilket er tilfældet for Transportministeriets færgeruter.

På grund af behovet for tilskud skal samfundsbegrundet færgebetjening ses i lyset af den Europæiske Unions regler om statsstøtte. Reglerne giver mulighed for at yde tilskud til public service-ydelser. Generelt har medlemsstaterne vide muligheder for at fastsætte et passende serviceniveau. Serviceydelsen skal komme borgerne til gode.

Formålet med den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm er at sikre et passende omfang af transport til et område, som ellers ville opleve et lavere betjeningsniveau og et højere prisniveau. Det er Transportministeren der beslutter hvad et passende omfang af transport omfatter, men typisk er det ekstra afgang i ydertimerne og i lavsæsonen.

Behov for transport der stammer fra for eksempelvis turisme i højsæsonen, særlige events eller anlægsprojekter, kan indgå i den samfundsbegrundede færgefart eller der kan indsættes ekstra afgang, for at dække disse særlige events, der kan sejles som fri trafik. Alternativt kan det via regulering af prisstrukturen, sikres at der på disse særlige afgang betales en højere pris og dermed en større andel af de samlede omkostninger.

Færgekонтakten blev tildelt på baggrund af tildelingskriteriet "økonomisk mest fordelagtigt tilbud" til den færgeoperatør, som kunne tilbyde den største prisreduktion på de maksimale gennemsnitspriser. Færgeoperatøren Molslinjen A/S tilbød 51,15 pct. i billetprisreduktion, og vandt på denne baggrund udbuddet.

I figur 16 ses hvorledes udviklingen i kontraktens maksimale gennemsnitspris for personbiler har været i perioden 2005-2023. Billetpriserne steg frem til 2018, hvor den gældende færgekонтakt trådte i kraft, og prisreduktionen blev gennemført.

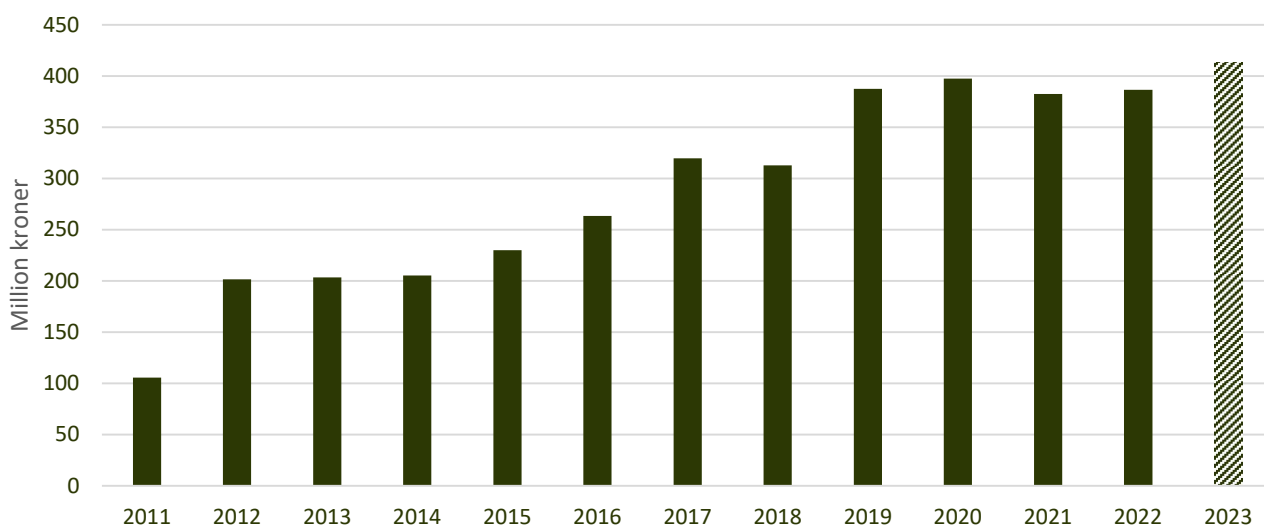
Figur 16 - Udviklingen i maksimale gennemsnitspriser 2005-2023 for en lav bil inklusiv fem personer Rønne-Ystad og Rønne-Køge (løbende priser)



Færgeoperatøren har gennem kontrakten blandt andet forpligtiget sig til at levere en vis kapacitet til forudbestemte maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser beregnet per år. Det ligger således i kontrakten, at færgeoperatøren skal sejle mere og til lavere priser end et udelukkende kommercielt drevet rederi ville gøre på baggrund af den efterspørgsel og betalingsvillighed, som der ses i forbindelse med færgebetjeningen af Bornholm.

Selve kontraktbetalingen – altså det tilskud som staten tildeler til færgeoperatøren - udgør 306,1 million kroner per år i 2014-priser i indeværende kontraktperiode, som løber fra 1. september 2018 til 31. august 2030. I boks 2 ses konsekvenserne af relevante politiske aftaler på tilskuddet til færgeoperatøren jævnfør den udbudte kontrakt, og i figur 17 fremgår det samlede tilskud i perioden 2011-2022 samt det forventede tilskud i 2023.

Figur 17 - Tilskud til færgeoperatøren i 2011-2022 samt forslag til finanslovsbevilling 2023 (løbende priser)



Kilde: Finanslov 2014 – Finanslov 2022 og Finanslovsforslag 2023

- Med Aftale mellem daværende SR-regering, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om den fremtidige færgebetjening af Bornholm af december 2014 og tillægsaftale af maj 2015 blev der fastsat vilkår for EU-udbud af den fremtidige færgebetjening af Bornholm fra 1. september 2018.
- Efter gennemførelse af EU-udbud indgik staten den 21. juni 2016 kontrakt med Molslinjen A/S om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm i perioden den 1. september 2018 til og med den 31. august 2028 med option på forlængelse i op til 2 år, som Transportministeriet kaldte i 2019.
- Kontraktbetalingen udgør 306,1 million kroner (2014-pl) årligt og reguleres på grundlag af Finansministeriets seneste offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset, som indarbejdes på finansloven.
- Rederiet kan desuden ifølge kontrakten pålægges bod for blandt andet forsinkelser, aflysninger, mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge og lav kundetilfredshed.
- De politiske aftaler indebar tillige, at IC Bornholm skulle afvikles, og at midlerne herfra skulle bruges til færgebetjeningen af Bornholm. IC Bornholm blev afviklet i december 2017, og midlerne er indbudgetteret på finanslovskontoen.
- Med Aftale mellem den daværende SR-regering, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Det Konservative Folkeparti om en vækstpakke af juni 2014 er der afsat en ramme på 50,0 million kroner i 2015 og 125,0 million kroner årligt fra 2016 og frem (2015-pl) til reduktion af godstakster, herunder blandt andet til færgebetjeningen af Bornholm. Andelen til færgebetjeningen af Bornholm, der udgør 40,0 million kroner årligt, er fuldt ud indarbejdet i den samlede kontraktbetaling til Molslinjen A/S fra 1. september 2018 og frem.
- Med Aftale mellem den daværende V-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om vækst og udvikling i hele Danmark af februar 2016 er der afsat en ramme på 48,0 million kroner i 2016 og 95,0 million kroner årligt fra 2017 og frem (2016-pl) til at nedsætte færgetakster for passagerer og biler mv. til og fra øer, herunder blandt andet til færgebetjeningen af Bornholm. Andelen vedrørende færgebetjeningen af Bornholm udgør 35,3 millioner kroner, og er udmøntet ved nedsættelse af prisen på pendlerbilletter samt tilkøb af ekstra dobbeltture i tillægskontrakt 1 mellem Transportministeriet og Molslinjen A/S.
- Med Aftale mellem den daværende V-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om finansloven for 2017 af november 2016, har parterne afsat yderligere en ramme på 30,0 million kroner i 2018, 40,0 million kroner i 2019 og frem (2017-pl) til en gradvis nedsættelse af færgetaksterne til og fra øer, herunder blandt andet til færgebetjening af Bornholm. Andelen vedrørende færgebetjeningen af Bornholm 2018-2028 udgør i 11,1 million kroner i 2018 og 14,9 million kroner i 2019 og frem, og er udmøntet ved nedsættelse af prisen på pendlerbilletter samt tilkøb af ekstra dobbeltture i tillægskontrakt 1 mellem Transportministeriet og Molslinjen A/S. Transportministeriet kan af bevillingen afholde udgifter til ekstern bistand af revisionsmæssig, teknisk eller juridisk karakter.

Færgekontrakten er en nettokontrakt hvilket betyder, at operatøren oppebærer, foruden tilskuddet fra Transportministeriet, alle billetindtægter samt indtægter fra salg om bord, for eksempel af mad og drikke. Herudover oppebærer operatøren alle omkostninger. Transportministeriet stiller udvalgte havnebygninger til rådighed for færgesoperatøren, som en del af aftalen.

Færgesoperatøren stiller færger til rådighed, hvilket betyder, at færgesoperatøren ved kontraktens udløb ejer færgerne. Ved kontraktens udløb kan færgesoperatøren således enten sælge disse eller sætte dem i drift på andre af selskabets ruter. Indkøb af Express 5 er ifølge tillægskontrakt nr. 2 til færgekontrakten for færgesoperatørens egen risiko og indebærer ikke nogen betaling mellem færgesoperatøren og Transportministeriet (andet end det der allerede følger af færgekontrakten).

I færgekontrakten er det samfundsbegrundede kapacitetsniveau fastsat. Både i den forrige færgekontrakt, som trådte i kraft den 1. september 2011 og i den gældende færgekontrakt, som trådte i kraft den 1. september 2018, blev der stillet minimumskrav til niveauet af udbudt kapacitet. Dette minimumskrav har været stort set uændret i forrige kontraktperiode med en minimumskapacitet på 675.200 personbilsenheder i 2011 stigende til 682.400 personbilsenheder i 2018. I forbindelse med den gældende færgekontrakt blev minimumskravet nedjusteret til 622.000 personbilsenheder, men med indførelsen af tillægskontrakt 1 i 2019 om flere færgesafgange i lavsæsonen er minimumskravet på niveau med de tidligere år. Minimumskravet afspejler dog langt fra den reelle udbudte kapacitet. Molslinjen A/S har således udbudt 1.077.855 personbilsenheder i 2022, hvilket er langt over det kontraktuelle minimumskrav.

Boks 3 – Tillægskontrakt 9 om indsættelse af HSC "Express 1" i stedet for HSC "Max" fra 2023 på ruten Rønne-Ystad.

Molslinjen A/S og Transportministeriet har i 2023 indgået tillægskontrakt 9, som beskriver hvordan Molslinjen A/S i perioden 31. marts 2023 til 22. oktober 2023 indsætter Express 1 i stedet for Max på i alt 488 enkeltture.

Baggrunden for indførelsen af tillægskontrakt 9 er, at der fra bornholmsk side vurderes at være et behov for yderligere kapacitet med hurtigfærgesejlads på ruten Rønne-Ystad, også efter at Express 5 indsættes på ruten til foråret 2023.

Express 1 er en større færge end Max, og den ekstra kapacitet som indsættelsen af Express 1 medfører kan sælges af Molslinjen A/S som fri trafik efter at færgesoperatøren har solgt de resterende billetter efter færgekontraktens krav om maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser. Tillægskontrakt 9 medfører ingen regulering af tilskuddet.

Tillægskontrakt 9 skal ses som en forsøgsordning, der i en begrænset periode giver færgesoperatøren mulighed for at sælge billetter i fri trafik på udvalgte afgang.

Forsøgsordningen skal evalueres omkring september 2023 for en vurdering af om ordningen skal fortsætte efter den 1. januar 2024.

I boks 4 beskrives de kapacitetsbegreber, som benyttes i rapporten.

Boks 4 - Kapacitetsbegreber

Enheder: Kapacitet på bil- og fragtfærger opgøres i enten lanemeter eller personbilsenheder. En lanemeter svarer til 1 meter i længden og 2,55 meter i bredden, mens en personbilsenhed svarer til 4,5 meter i længden og 1,75 meter i bredden. I besejlingskontrakten betegnes lanemeter, som høje dækmeter, da en lanemeter ligeledes er kendetegnet ved, at den skal være mindst 4,5 meter høj i hele dens bredde.

I færgekontrakten mellem Molslinjen A/S og Transportministeriet opgøres kapacitetskrav i forbindelse med personbiler i personbilsenheder, mens krav til godstransport opgøres i lanemeter.

Teoretisk kontra faktisk kapacitet: I data modtaget fra Molslinjen A/S til brug for Bornholmeranalysen opgøres kapacitet og kapacitetsudnyttelse i personbilsenheder for begge færgeruter. Her opgøres en personbil til én personbilsenhed, mens lastbiler og busser bliver opgjort til et antal enheder. Eksempelvis bliver en løstrailer opgjort til otte personbilsenheder, mens en forvogn bliver opgjort til seks personbilsenheder. Når antallet af køretøjer således omregnes til et antal personbilsenheder, vil dette estimat være et groft skøn, der således kan variere fra den kapacitet, som køretøjerne egentlig har optaget ombord på færgen. Herudover kan den måde, som Molslinjen A/S pakker færgerne på også have indflydelse på den faktiske udnyttelse af vogndækket. En kombination af disse faktorer betyder, at den faktiske kapacitet på færgen kan afvige fra den teoretiske kapacitet.

Molslinjen A/S har ikke opgjort kapaciteten på færgerne som ét tal, da kapaciteten varierer alt efter hvilken størrelse (længde, bredde, højde) køretøjer, som der bookes billetter til i virksomhedens billetsystem. Når Molslinjen A/S således opgør kapacitet og benyttelse målt på personbilsenheder for den enkelte afgang, varierer kapaciteten fra afgang til afgang, selvom det er den samme færge som sejler på afgang.

Færgernes kapacitet: I Bornholmeranalysen benyttes for nemheds skyld ét tal for kapaciteten på hver færge. Trafikstyrelsen har modtaget disse kapacitetsangivelser fra Molslinjen A/S, men kan ikke gengive angivelserne i denne rapport, da de er fortrolige.

Kapacitetsniveauer: Grundet den usikre kapacitetsopgørelse er der i Bornholmeranalysen fastsat to øvre kapacitetsbegrænsninger på henholdsvis 95 pct. og 98 pct. belægning. 95 pct. belægning ses som *knap belægning*, mens 98 pct. belægning ses som *kritisk belægning*.

Molslinjen A/S beskriver en overfart som udsolgt når belægningen er minimum 98 pct. Dette skyldes at de resterende 2 pct. først sættes til salg 24 timer før overfart, og således ikke er tilgængelige på lige fod med de resterende billetter.

I Bornholmeranalysen benyttes begrebet "udsolgt" ikke grundet de ovenfor beskrevne usikkerheder. I stedet beskrives en belægning på 98 pct. eller derover som "kritisk".

Færgekøbet stiller krav om, at Molslinjen A/S på ruten Rønne-Ystad sejler mindst 38 dage med maksimumkapacitet svarende til otte daglige afgang i hver retning. Kapacitetskravene for de resterende dage på året kan ses i tabel 7, mens kravet til ruten Rønne-Køge kan ses i tabel 8.

Tabel 7 – Minimumskrav til kapacitet og frekvens på ruten Rønne-Ystad 2022

Kapacitetsniveau	Passagerer	Personbilsenheder	Frekvens	Antal dage per år (minimum)
Maksimumkapacitetsdage	9.000	2.200	8	38
Højkapacitetsdage	7.000	1.500	5	46
Mellempkapacitetsdage	5.000	1.000	4	50
Lavkapacitetsdage	2.000	600	4*	80
Minimumkapacitetsdage	1.400	400	4*	Resten

Note:* Pr. 26. marts 2019 blev der indgået aftale om at Molslinjen A/S skal sejle én ekstra afgang på lav- og minimumkapacitetsdage, svarende til 231 ekstra dobbeltture om året. Således blev frekvensen for disse dagstyper justeret fra 3 til 4, hvilket i praksis betyder, at lav- og minimumkapacitetsdage bliver til én kategori. Udover disse 231 ekstra dobbeltture har Molslinjen A/S i årene 2019-2022 ligeledes sejlet yderligere 47-194 afgang, som en del af denne aftale. Kilde: Transportministeriet.

Tabel 8 – Minimumskrav til kapacitet og frekvens på ruten Rønne-Køge

	Lanemeter	Frekvens
Minimumkapacitet	1.500	1

Kilde: Transportministeriet

I 2022 blev færgekøbetens minimumskrav til betjening opfyldt. På ruten Rønne-Ystad blev 41 dage sejlet som maksimumkapacitetsdage og 101 dage blev sejlet som højkapacitetsdage.

Færgekøbet forpligtiger færgeoperatøren til at udbyde en række billettyper på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge. For flere af disse billettyper er der i købet fastsat maksimumpriser for hvad Molslinjen A/S kan opkræve for en billet. Maksimumpriserne er lavere, end de priser som færgeoperatøren ville kunne opkræve på de mest attraktive afgang, hvis billetterne blev prissat på kommercielle vilkår.

Udover de fastsatte maksimumpriser er der for en række billettyper også fastsat maksimale gennemsnitspriser, som udgør den maksimale gennemsnitlige billetpris, som Molslinjen A/S må opnå for alle solgte billetter af samme billettype i ét kalenderår. De maksimale gennemsnitspriser har to formål:

- For det første er de maksimale gennemsnitspriser med til at sikre en høj kapacitetsudnyttelse, da de bevirker, at billetterne kan sælges til højere priser på de mest attraktive afgang, mod at billetterne er billigere på de mindre attraktive afgang.
- For det andet har de maksimale gennemsnitspriser til formål at sikre, at en person hvis rejser fordeler sig over hele året - hvilket typisk er tilfældet for Bornholmere – opnår en lavere gennemsnitspris end turister, som typisk rejser få gange på et år og ofte rejser på de mest attraktive færgeafgang.

Det er færgeoperatørens ansvar at tilrettelægge salget af billetter, således at de maksimale gennemsnitspriser overholdes. Såfremt den maksimale gennemsnitspris for en eller flere billettyper overskrides, vil den maksimale gennemsnitspris for de relevante billettyper i det andet år efter blive reduceret tilsvarende, således at færgeoperatørens uberettigede, jævnfør købet, gevinst føres tilbage til passagererne.

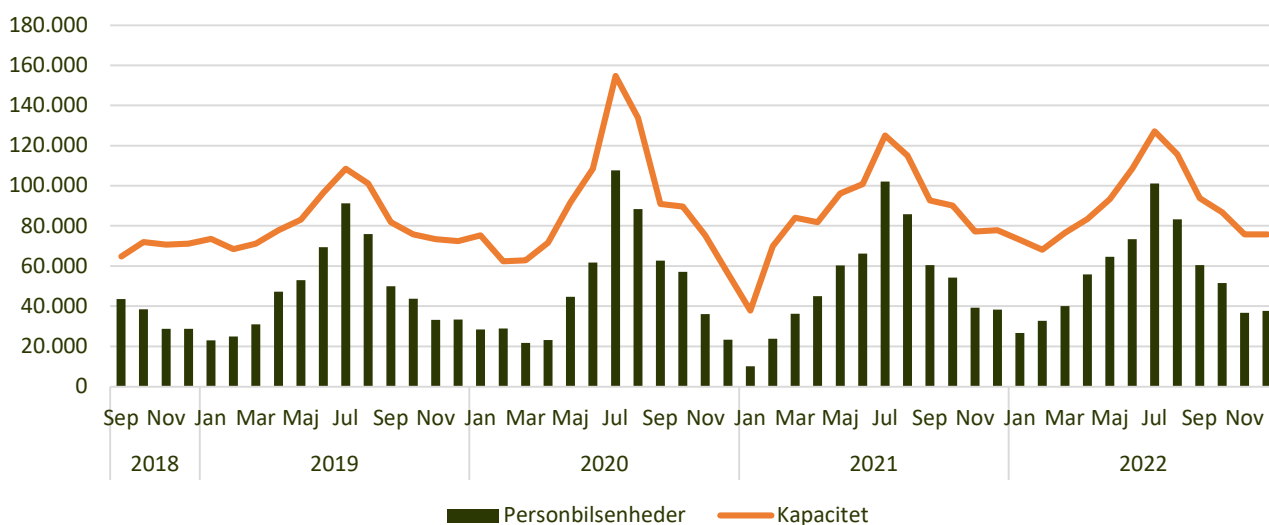
Denne prisstruktur med priser, der varierer fra billet til billet, benyttes også i andre dele af transportsektoren – for eksempel i luftfartsbranchen – og benævnes ”dynamisk prisstruktur”.

3.3 Kapacitet og belægning på de samfundsbegrundede færgeruter

Ruten Rønne-Ystad besejles af hurtigfærger og benyttes primært til persontransport. Både besøgende og fastboende benytter ruten, hvilket betyder at kapacitetsbehovet er størst i sommermånederne. Ruten Rønne-Køge benyttes derimod primært til gods, og sejltiden på denne rute er relativt lang. Kapacitetsbehovet på denne rute er mere jævnt fordelt over året.

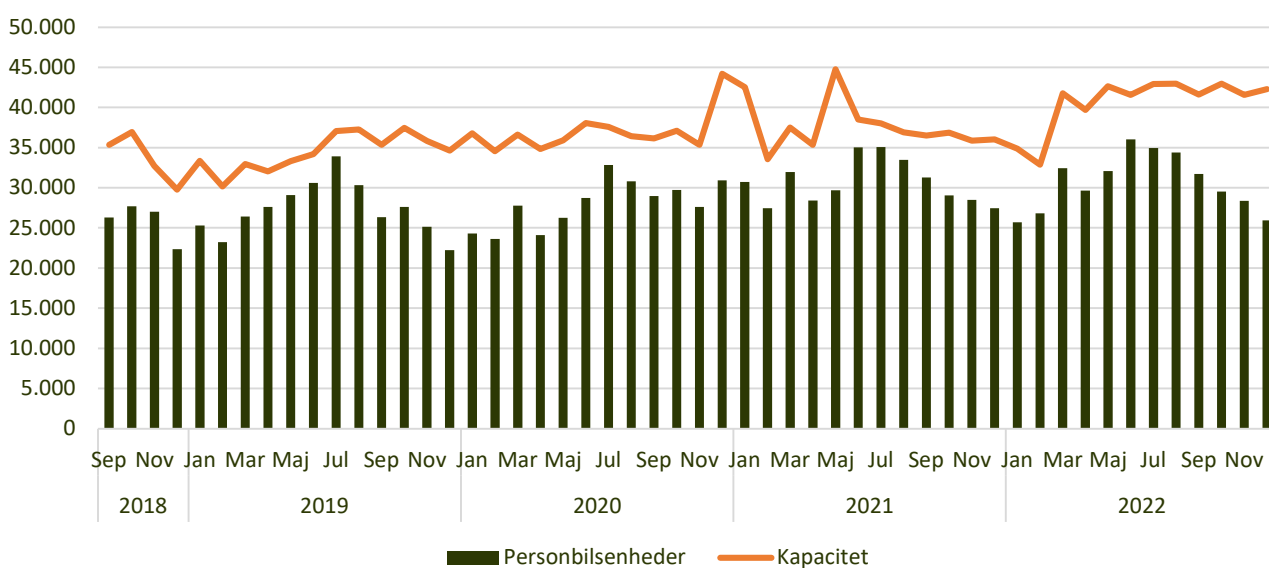
I figur 18 og figur 19 ses kapacitetsudbud og belægning per måned på de to ruter i indeværende kontraktperiode.

Figur 18 - Kapacitet og belægning på vogndækket i indeværende kontraktperiode på ruten Rønne-Ystad



Kilde: Molslinjen A/S

Figur 19 - Kapacitet og belægning på vogndækket i indeværende kontraktperiode på ruten Rønne-Køge



Kilde: Molslinjen A/S

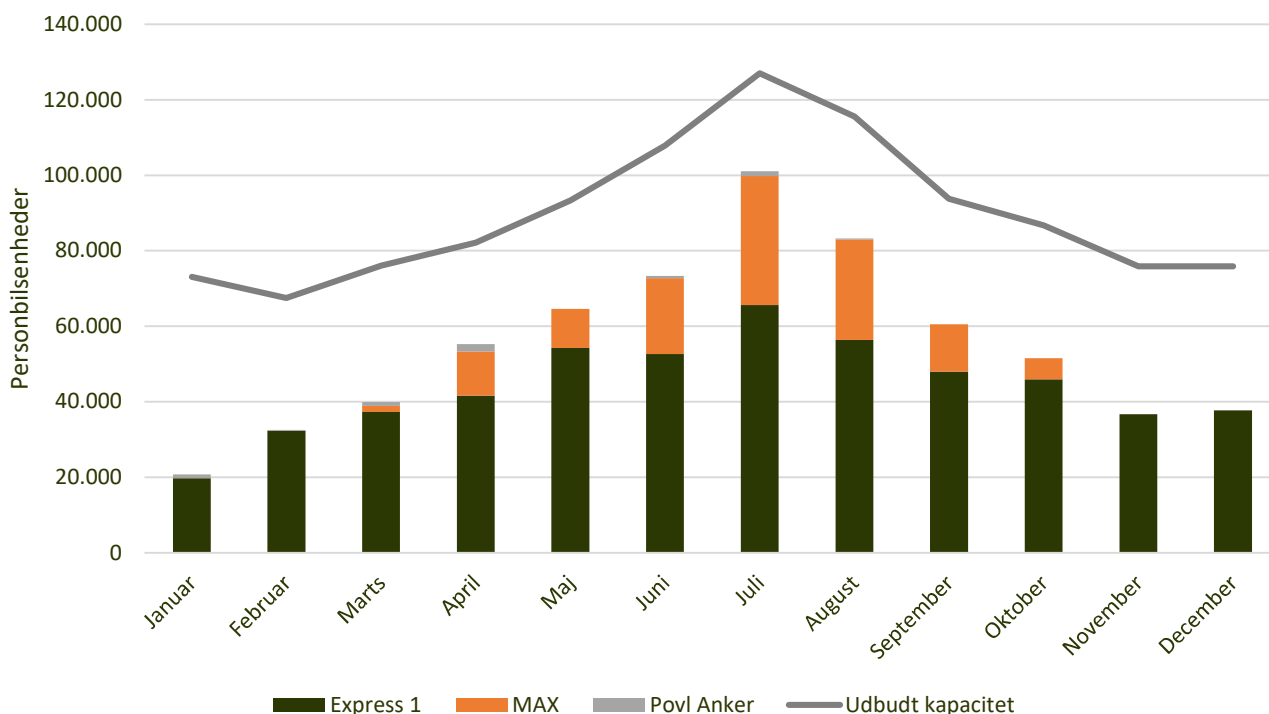
Kapacitetsanalysen (*Delanalyse nr. 1*) bygger på trafikdata for året 2022, hvor det ses, at det særligt er i sommermånederne, at de to færgeruter oplever en stor udnyttelse af kapaciteten, og der ses her en større andel udsolgte afgang end i resten af årets måneder.

Fælles for de to færgeruter er, at passagerkapaciteten ikke er udfordret over året. Derimod er der afgang hvor bilkapaciteten er mindre end efterspørgslen. Det er derfor udelukkende udnyttelsen af bilkapaciteten som beskrives i afsnit 3.3.1-3.3.2, hvor kapacitetsudnyttelsen på de to ruter gennemgås.

3.3.1 Kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Ystad i 2022

På færgeruten Rønne-Ystad blev der i 2022 fragtet omkring 1,7 millioner passagerer og tæt på 657.000 personbilsenheder. Langt størstedelen af trafikken blev afviklet i sommermånederne, hvor knap 40 pct. af den samlede trafik foregik. Express 1 stod for knap 84 pct. af den udbudte kapacitet, Max stod for knap 15 pct., mens rutens erstatningsfærger Povl Anker og Hammershus stod for knap 1 pct. af den udbudte kapacitet. Forskellen på høj- og lavsæson i forhold til antal passagerer og personbilsenheder illustreres i figur 20.

Figur 20 – Antal overførte personbilsenheder og udbudt kapacitet på ruten Rønne-Ystad, 2022



Kilde: Molslinjen A/S

Kapacitetsudnyttelsen ligger i de tre sommermåneder gennemsnitligt mellem 76 og 93 pct. Da disse tal er gennemsnitlige over en måned, vil der således være afgang i spidsbelastningsperioderne, hvor vogndækket er helt fyldt. I 2022 var der 458 afgang ud af 3.791 afgang hvor belægningen på vogndækket oversteg 95 pct., hvilket ses i tabel 9.

Særligt færgen Max havde i 2022 en meget høj belægning på vogndækket. Det skyldes dels, at Max har en markant lavere kapacitet og dels, at den indsættes i de perioder, hvor der i forvejen er mange rejsende, som det ses i figur 20.

Fokuseres på de afgang, hvor kapaciteten er *kritisk* og belægningen på vogndækket overstiger 98 pct., ses at 75 pct. af afgangene ligger fra fredag til søndag, hvor der typisk er skiftedage for feriehus og feriecentre, og omkring 55 pct. ligger i sommermånederne juni-august, mens de resterende afgang ligger i månederne april, maj, september og oktober.

Tabel 9 – Oversigt over *belægning på vogndækket på ruten Rønne-Ystad, 2022*

Belægning	Alle færger		Express 1/Express 2		Max		Povl Anker	
	Antal afgang	Andel	Antal afgang	Andel	Antal afgang	Andel	Antal afgang	Andel
0-20 pct.	120	3 pct.	91	3 pct.	19	2 pct.	10	15 pct.
20-40 pct.	747	20 pct.	665	24 pct.	65	7 pct.	17	25 pct.
40-60 pct.	873	23 pct.	701	25 pct.	150	16 pct.	22	32 pct.
60-80 pct.	845	22 pct.	639	23 pct.	198	22 pct.	8	12 pct.
80-90 pct.	383	10 pct.	258	9 pct.	123	13 pct.	2	3 pct.
90-95 pct.	365	10 pct.	217	8 pct.	141	15 pct.	7	10 pct.
95-98 pct.	317	8 pct.	184	7 pct.	131	14 pct.	2	3 pct.
> 98 pct.	141	4 pct.	54	2 pct.	87	10 pct.	0	0 pct.
Sum	3791	100 pct.	2809	100 pct.	914	100 pct.	68	100 pct.

Note: 2 pct. af billetterne sættes først til salg 24 timer før afgang.

Kilde: Molslinjen A/S

I tabel 10 ses kapacitetsudnyttelsen og CO₂-udledningen per passager for afgang på de tre største rejsedage fra Ystad til Rønne i 2022. Det ses at der er ledige afgang på de konkrete dage, men disse ligger ofte i ydertimerne, altså frem til 6:30 og fra 20:30 og er således mindre attraktive.

I tabel 11 ses kapacitetsudnyttelsen og CO₂-udledningen per passager på afgangene på de tre mindste rejsedage i 2022, som ikke er berørt af Covid19-restriktioner, storm, o.lign. Her ses det at den gennemsnitlige belægning på vogndækket er lavere på de mindste rejsedage end på de største rejsedage, hvilket medfører, at den gennemsnitlige CO₂-udledning per passager ligeledes bliver højere på disse afgang, hvor der er få passagerer ombord.

Tabel 10 – Kapacitetsudnyttelse og CO₂-udledning for afgangene på de tre største rejsedage i 2022

Dato	Ugedag	Tid	Færge	Kapacitetsudnyttelse	CO ₂ per passager
09-07-2022	Lørdag	06:30	MAX	79,2 pct.	43 kg
09-07-2022	Lørdag	08:30	EX1	97,0 pct.	18 kg
09-07-2022	Lørdag	09:30	PA	97,9 pct.	26 kg
09-07-2022	Lørdag	10:30	MAX	98,4 pct.	24 kg
09-07-2022	Lørdag	12:30	EX1	97,3 pct.	15 kg
09-07-2022	Lørdag	14:30	MAX	99,7 pct.	24 kg
09-07-2022	Lørdag	16:30	EX1	95,4 pct.	19 kg
09-07-2022	Lørdag	18:30	MAX	99,5 pct.	27 kg
09-07-2022	Lørdag	20:30	EX1	83,7 pct.	25 kg
09-07-2022	Lørdag	22:30	MAX	43,8 pct.	114 kg
10-07-2022	Søndag	00:20	EX1	46,9 pct.	102 kg
10-07-2022	Søndag	08:30	EX1	96,5 pct.	19 kg
10-07-2022	Søndag	10:30	MAX	97,0 pct.	22 kg
10-07-2022	Søndag	12:30	EX1	95,5 pct.	17 kg
10-07-2022	Søndag	14:30	MAX	100,8 pct.	23 kg
10-07-2022	Søndag	16:30	EX1	99,6 pct.	16 kg
10-07-2022	Søndag	18:30	MAX	101,1 pct.	26 kg
10-07-2022	Søndag	20:30	EX1	98,3 pct.	22 kg
10-07-2022	Søndag	22:30	MAX	90,7 pct.	41 kg
16-07-2022	Lørdag	06:30	MAX	89,0 pct.	39 kg
16-07-2022	Lørdag	08:30	EX1	98,0 pct.	19 kg
16-07-2022	Lørdag	09:30:00	PA	94,8 pct.	29 kg
16-07-2022	Lørdag	10:30	MAX	93,9 pct.	24 kg
16-07-2022	Lørdag	12:30	EX1	97,6 pct.	17 kg
16-07-2022	Lørdag	14:30	MAX	97,5 pct.	24 kg
16-07-2022	Lørdag	16:30	EX1	98,4 pct.	17 kg
16-07-2022	Lørdag	18:30	MAX	95,9 pct.	29 kg
16-07-2022	Lørdag	20:30	EX1	83,7 pct.	26 kg
16-07-2022	Lørdag	22:30	MAX	42,7 pct.	95 kg

Note: Afgangene med Povl Anker sejles ikke på kontrakt. Kilde: Molslinjen A/S

Tabel 11 - Kapacitetsudnyttelse og CO₂-udledning for afgangene på de tre mindste rejsedage i 2022

Dato	Ugedag	Tid	Færge	Kapacitetsudnyttelse	CO ₂ per passager
01-02-2022	Tirsdag	08:30	EX2	28,6 pct.	124 kg
01-02-2022	Tirsdag	12:30	EX2	37,6 pct.	97 kg
01-02-2022	Tirsdag	22:30	EX2	58,1 pct.	72 kg
05-02-2022	Lørdag	08:30	EX2	30,4 pct.	107 kg
05-02-2022	Lørdag	12:30	EX2	28,3 pct.	98 kg
05-02-2022	Lørdag	16:30	EX2	39,8 pct.	73 kg
19-12-2022	Mandag	08:30	EX1	25,8 pct.	156 kg
19-12-2022	Mandag	12:30	EX1	33,2 pct.	67 kg
19-12-2022	Mandag	18:30	EX1	45,4 pct.	51 kg
19-12-2022	Mandag	22:30	EX1	18,0 pct.	292 kg

Note: Flere perioder med lavere kapacitetsudnyttelse er udeladt grundet Covid-19 samt erstatningssejls med Povl Anker og Hammershus (storm og værftsperioder). Kilde: Molslinjen A/S

Andelen af høje køretøjer – herunder lastbiler – på ruten er begrænset. Dette skyldes dels, at hurtigfærgerne har et begrænset antal høje dækmetre, dels at hurtigfærger af natur ikke er bygget til at medtage tung last, da de således skal bruge store mængder ekstra brændstof på acceleration førend de opnår en sejlhastighed der gør, at de kan drage nytte af de hydrodynamiske forhold, som er knyttet til hurtigfærger. På denne baggrund prioriterer Molslinjen A/S passagerer og lette køretøjer på hurtigfærgerne, og det tunge gods på RoPax-færgerne, der sejler på ruten Rønne-Køge. Det er beskrevet i færgekontrakten at færgeoperatøren skal tilbyde 300 lanemeter til gods dagligt på ruten Rønne-Ystad. Alt afhængig af lastbilstype svarer dette til 71 personbilsenheder. Det faktiske antal høje dækmetre på Max er 13 personbilsenheder, mens det på Express 1 er 135 personbilsenheder.

Dog kører nogle af busserne, på Molslinjens egen busrute Kombardo Expressen, ombord på færgen. På afgang med en belægningsgrad højere end 95 pct. var der i 2022 gennemsnitligt to busser ombord. Dette svarer til 14 personbilsenheder og bussen optager således 10 pct. af de tilgængelige høje dækmetre på færgen.

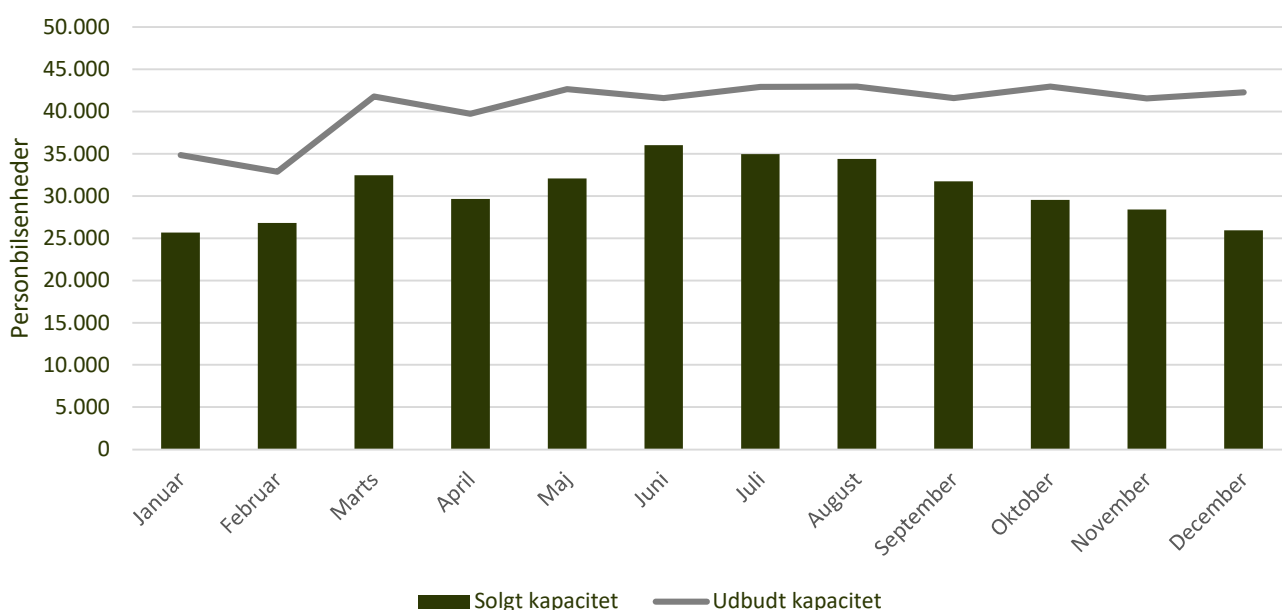
I foråret 2023 blev der indsat ekstra kapacitet på ruten Rønne-Ystad i form af den ny hurtigfærge, Express 5, som erstatter den mindre hurtigfærge Express 1. Express 5 kan medtage cirka 30 personbilsenheder mere end Express 1, svarende til en kapacitetsforøgelse på 10 pct. på vogndækket. På Express 5 vil der være omkring 150 personbilsenheder til høje dækmetre.

3.3.2 Kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Køge i 2022

På ruten Rønne-Køge blev der i 2022 fragtet omkring 80.000 passagerer og 367.000 personbilsenheder heraf primært lastbiler og løstrailere. Trafikken på ruten er nogenlunde ens hen over året med mindre stigninger omkring påske og i sommermånederne.

Færgerne Hammershus er den primære færge på ruten Rønne-Køge. Hammershus er bygget til at kunne medtage en betydelig mængde gods tillige med passagerer og personbiler fordelt på 1.500 lanemeter. Hammershus sejler én afgang hver retning dagligt (én dobbelttur). Udbudt kapacitet og gennemsnitlig belægning på vogndækket på ruten fremgår af figur 21.

Figur 21 - Antal overførte personbilsenheder og udbudt kapacitet på ruten Rønne-Køge, 2022



Kilde: Molslinjen A/S

På ruten Rønne-Køge er kapaciteten særligt udnyttet i sommerhalvåret, men modsat ruten Rønne-Ystad, er kapacitetsudnyttelsen på ruten Rønne-Køge generelt høj over hele året. Den gennemsnitlige belægning på vogndækket i 2022 er på 78 pct. varierende over årets måneder fra 69 pct. i oktober til 87 pct. i juni. Færgeruten benyttes primært til godstransport. Vognmænd, som fragter for øens virksomheder eller som fragter varer til øen, benytter denne rute året rundt, hvilket gør at udnyttelsen er nogenlunde ens over hele året. Molslinjen sælger kapaciteten ét år i forvejen til vognmændene.

I 2022 var der 134 afgangne ud af 728 hvor belægningen på vogndækket oversteg 95 pct., som det ses i tabel 12. Det er særligt i hverdage at afgangene med høj belægning optræder. Der var en generelt høj belægning og 12 pct. af afgangene havde en *kritisk* belægning på vogndækket på mere end 98 pct.

Tabel 12 – Oversigt over belægning på vogndækket på ruten Rønne-Køge, 2022

Belægning	Hammershus	
	Afgange	Andel
0-20 pct.	11	2 pct.
20-40 pct.	73	10 pct.
40-60 pct.	103	14 pct.
60-80 pct.	132	18 pct.
80-90 pct.	183	25 pct.
90-95 pct.	92	13 pct.
95-98 pct.	50	7 pct.
>98 pct.	84	12 pct.
Sum	728	100 pct.

Kilde: Molslinjen A/S

Af afgangene med en belægning over 98 pct. er der gennemsnitligt personbiler/anhængere svarende til 47 personbilsenheder ombord. En lastbil fylder 6-8 personbilsenheder, hvilket betyder, at der vil kunne indsættes 5-7 lastbiler, hvis der ikke var personbiler med på færgeruten. Det er under forudsætning af, om noget af biltrafikken kan rykkes fra Køgeruten til Ystadruten.

3.3.3 Kapacitet i indeværende kontraktperiode (2023-2030)

Frem mod 2040 forventes den gennemsnitlige årlige vækst i antallet af personbiler at ligge i intervallet 0,4-0,8 pct., mens den forventede gennemsnitlige årlige vækst i antallet af lastbiler og løstrailere forventes at ligge på 0,6 pct. i perioden. Den største del af væksten forventes inden den ny færgekontrakt træder i kraft i 2030. Elementer i prognosen beskrives i rapporten "Fremskrivning af trafikken til og fra Bornholm", som ligeledes er en del af Bornholmeranalysen. Se mere om denne i boks 5.

Frem mod 2030 vurderes det på baggrund af det høje spænd i prognosen, at kapaciteten på ruten Rønne-Ystad vil være tilstrækkelig i langt den største del af året, men at bilkapaciteten fortsat vil være næsten fuldt udnyttet i sommermånederne juni-august. Modsat vurderes det, at kapaciteten på ruten Rønne-Køge vil blive udfordret i løbet af perioden.

Med indsættelsen af den nye færge på ruten Rønne-Ystad øges kapaciteten med 10 pct. på de afgangse, som betjenes af Express 5. Dette står dog ikke mål med den vækst i antal personbiler, som forventes på ruten, og særligt sommermånederne vil derfor blive mere pressede end de er i dag. Der er ikke mulighed for at indsætte flere afgangse i dagtimerne på de travle dage i den nuværende sejlplan, og en løsning frem mod 2030 vil derfor være at indsætte de to store færger Express 5 og Express 1 på ruten i stedet for Express 5 og Max som oprindeligt planlagt. I perioden 31. marts 2023 – 22. oktober 2023 erstattes Max netop af Express 1 på forsøgsbasis. Se mere om dette i boks 3.

I tabel 13 ses to scenarier for årene 2023 og 2030. I første scenarie besejles ruten af færgekombinationen Express 5 og Max. I det andet scenarie erstattes Max af færger Express 1.

Tabel 13 – Fordeling af afgangse i forhold til belægning på vogndækket for de forskellige betjeningsmuligheder samt år

	Express 5 + Max		Express 5 + Express 1	
	2023	2030	2023	2030
<95 pct. belægning	3.579	3.325	3.791	3.706
95-98 pct. belægning	124	116	0	63
>98 pct. belægning	88	350	0	22
Total antal afgangse	3.791	3.791	3.791	3.791

Kilde: Molslinjen A/S samt fremskrivning af Trafikstyrelsen.

En betjening med de to store færger vil således, uden at øge antal afgangse, give et stort kapacitetsløft. En anden mulighed er at udnytte kapacitetsløftet, der opnås ved indsættelse af Express 1 som ekstra færge, til at reducere antallet af afgangse, da efterspørgslen kan imødekommes med færre afgangse. Såfremt de mindst attraktive afgangse (tidlig morgen og sen aften) undlades, vil der kun være få rejsende, der vælger rejsen fra. Selvom Express 1 har næsten dobbelt kapacitet i forhold til Max, forbruger den kun 15 pct. mere brændstof til en overfart, og færgerutens energiforbrug og CO₂-udledninger vil dermed blive reduceret betragteligt, når der sejles færre afgangse med en større færge.

Hertil kommer, at Express 1 har en væsentligt større kapacitet end Max til høje køretøjer, hvorfor denne type køretøjer (blandt andet varevogne, busser, mobilehomes og campingvogne) gennem en målrettet prissætning på hverdagene vil kunne overflyttes fra ruten Rønne-Køge til ruten Rønne-Ystad og dermed mindske behovet for kapacitetsudvidelse på ruten Rønne-Køge.

Frem mod 2040 forventes den gennemsnitlige årlige vækst i antallet af personbiler at ligge i intervallet 0,4-0,8 pct., mens den forventede gennemsnitlige årlige vækst i antallet af lastbiler og løstrailere forventes at ligge på 0,6 pct. i perioden. Den største del af væksten forventes inden den ny færgekontrakt træder i kraft i 2030.

Elementer i prognosen beskrives i rapporten "Fremskrivning af trafikken til og fra Bornholm", som ligeledes er en del af Bornholmeranalysen.

I rapporten *Basisscenarie for Bornholmeranalysen* undersøges udviklingen i demografiske- og økonomiske faktorer for Bornholm, som forventes at påvirke behovet for transport til og fra øen fremover. Det ses her, at:



Stigende befolkningstal

Der forventes en mindre stigning i befolkningstallet på Bornholm på 500 personer i perioden 2020-2040. Det er blandt andet antallet af de 30-40-årige, der forventes at stige i perioden frem til 2030. Denne befolkningsgruppe er både i den arbejds- og fødedygtige alder, hvorfor der forventes flere børn på øen. Efter 2030 forventes antallet af de 30-40-årige at falde igen frem til 2040.



Stigende antal pendlere

Ifølge tal fra Danmarks Statistik pendlede godt 1.200 personer fra Bornholm og knap 1.000 personer til Bornholm i 2021. Således pendlede omkring 2.200 personer til og fra øen i 2021. Andelen af pendlere har været stigende i det sidste årti. Godt 17.000 bosatte på Bornholm er i beskæftigelse ifølge Danmarks Statistik, dvs. at langt størstedelen af bornholmerne ikke er langdistance-pendlere, men arbejder lokalt.



Mindre privatøkonomi

Bornholmernes indkomst og formue er lavere end landsgennemsnittet, hvilket antages at kunne tilskrives befolkningssammensætningen, hvor knap 30 pct. er folkepensionister. Dette vil kunne yde indflydelse på betalingsvilligheden for transportydelse.



Brancher med stort behov for transport

Særligt hovedbrancherne industri, handel, transport samt bygge- og anlæg er erhverv udenfor den offentlige sektor, der genererer værditilvækst. Dette er typisk brancher med stort behov for transport af såvel gods som passagerer.



Yderligere behov for transport

Planerne om at Energigø Bornholm skal stå klar i 2030 har indflydelse på det kommende transportbehov.



Stigende turisme

Turismen på Bornholm er i vækst. Turisterne kommer primært i forbindelse med Folkemødet, sommerferien samt påskeferien.

Fremskrivningen bygger på de ovenfor nævnte observerede og forventede udviklinger, den generelle forventede trafikvækst i Danmark, en antagelse om fortsat høje brændstofpriser i 2023-2024 og en antagelse om nedgang i dansk og international økonomi i 2023.

Indsættes der ikke mere kapacitet på ruten Rønne-Køge vil der i 2030 være knap kapacitet og dette kan udgøre en barriere for virksomhedernes muligheder for at eksportere og importere varer til/fra Bornholm. I tabel 14 ses, at andelen af afgang med kritisk belægning på mere end 98 pct. vil stige fra 12 pct. i 2023 til 23 pct. i 2030.

Tabel 14 - Oversigt over belægning på vogndækket på ruten Rønne-Køge, 2022 og 2030

	2022		2030	
	Afgange	Andel	Afgange	Andel
Udnyttelsesgrad				
0-20 pct	11	2%	8	1%
20-40 pct	73	10%	59	8%
40-60 pct	103	14%	100	14%
60-80 pct	132	18%	100	14%
80-90 pct	183	25%	139	19%
90-95 pct	92	13%	93	13%
95-98 pct	50	7%	58	8%
>98 pct	84	12%	171	23%
Sum	728	100%	728	100%

Kilde: Molslinjen A/S samt fremskrivning af Trafikstyrelsen.

En løsning vil i perioden frem mod 2030 være at indsætte ekstra ugentlige afgang med færgeren Povl Anker. I sommerperioden vil der ligeledes kunne skaffes mere kapacitet, hvis personbiler, campingvogne, mm. benytter ruten Rønne-Ystad i stedet for ruten Rønne-Køge på de pressede afgang.

3.3.4 Kapacitet i den kommende kontraktperiode (2030-2040)

I 2030 starter en ny kontraktperiode. Det vil i forbindelse med det forudgående udbud af færgebetjeningen skulle besluttes om de nuværende krav til kapaciteten bibeholdes eller om der skal sættes krav om mere bilkapacitet på de to færgeruter. Herudover kan der arbejdes med – særligt i sommersæsonen - at flytte passagererne ud af bilerne gennem prissætning af billetter til gående passagerer.

3.3.5 Kapacitetsregulerende tiltag

I dette afsnit beskrives de muligheder der i forbindelse med kapacitetsanalysen (*delanalyse nr. 1*) er identificeret i forhold til at øge kapaciteten på færgeruterne.

Det er ikke nødvendigvis hensigtsmæssigt at indføre alle tiltagene beskrevet nedenfor, da de hver især har forskellige effekter. Der bør således sammensættes en pakke af tiltag, som sammen giver tilstrækkelig kapacitet i det givne år.

Indsætte Express 1 i stedet for Max

En betjening med de to store færger vil med det samme antal afgang give et stort kapacitetsløft. En anden mulighed er indsætte Express 1 og samtidig reducere antallet af afgang i de første år, hvor færre afgang er nødvendige for at imødekomme efterspørgslen. Express 1 indsættes på forsøgsbasis i perioden 31. marts 2023 – 22. oktober 2023 i stedet for Max. Læs mere om dette i boks 3.

Indføre krav om at (lave) personbiler i perioder udelukkende transporteres via Rønne-Ystad

Dette vil kræve en ændring til den nuværende færgekontrakt, hvis det skal gøres gældende i perioden frem mod 2030. Alternativt til et egentligt krav, kan der aftales en justering af priser og rabatter for personbiler med videre på ruten Rønne-Køge.

Indsætte ekstra ugentlige afgange på hverdage med Povl Anker på ruten Rønne-Køge

Det er muligt at indsætte Povl Anker på ekstra afgang.

Samarbejde med turismeaktører

Samarbejde med Destination Bornholm og de store sommerhusudlejningsselskaber om at lave flere skiftedage i løbet af ugen, så presset på lørdage i sommerferien mindskes.

Sætte højere kapacitetskrav i den kommende færgekontrakt

Der kan indsættes en større RoPax-færge på ruten Rønne-Køge, eller der skal indsættes nogle mindre færger, som sejler oftere.

På ruten Rønne-Ystad efterspørges ligeledes mere kapacitet, men hvor behovet på ruten Rønne-Køge er jævnt fordelt over året, er det på ruten Rønne-Ystad størst i sommerperioden og på bestemte store rejsedage. Det kan derfor overvejes om grænsen for den udbudte kapacitet på maksimumskapacitetsdage skal opjusteres i den kommende kontrakt samt om der skal indføres flere høj- og maksimumskapacitetsdage.

Lavere priser til gående og cyklister

Det er muligt at udnytte kapaciteten bedre gennem regulering af prisstrukturen. Det kan således gennem prisedsættelser til gående og cyklister, arbejdes mod at flytte passagerer ud af bilerne, hvilket kan frigøre kapacitet på det ofte pressede vogndæk.

Læs hele Trafikstyrelsens analyse af kapaciteten på de samfundsbegrundede færgeruter i den særskilte *Kapacitetsanalyse (delanalyse nr. 1)*.

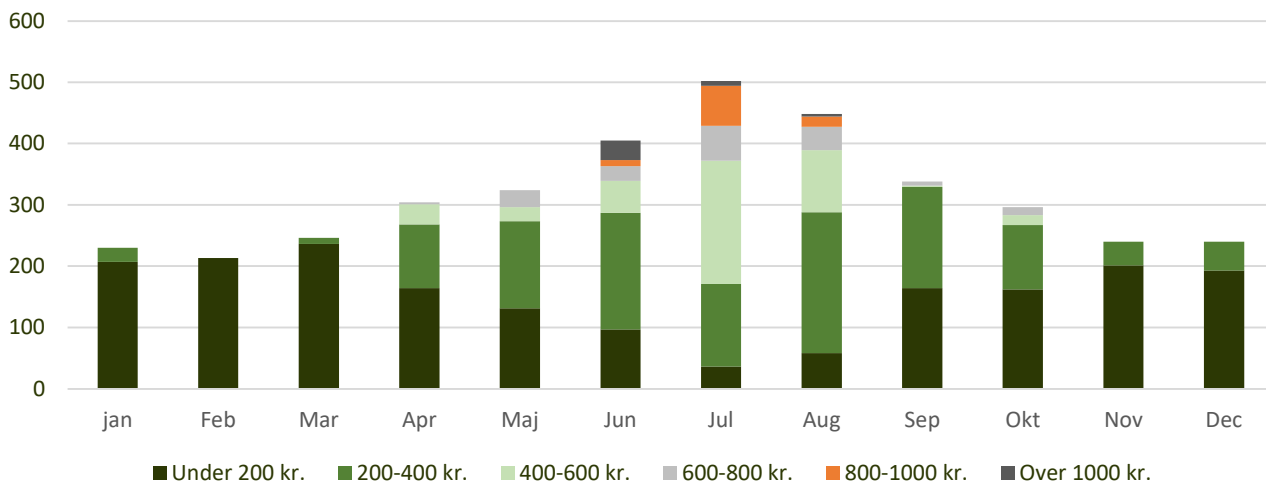
3.4 Den dynamiske prisstruktur

Den dynamiske prisstruktur betyder i praksis, at billetpriserne sættes højere i perioder med høj efterspørgsel og tilsvarende sættes lavere i lavsæsonen, hvor efterspørgslen er mindre. Prisen er således et instrument til at regulere efterspørgslen, så den matcher udbuddet på alle afgang over året.

Trafikstyrelsen vurderer, at den dynamiske prissætning har været en succes. Prissætningsmetoden har sænket billetpriserne på rejser til og fra Bornholm på mindre attraktive rejsedage henholdsvis mindre attraktive rejsetidspunkter, og derved sænket gennemsnitsprisen for personer, hvis rejser er fordelt over hele året, hvilket typisk er gældende for bornholmere. Herudover har prissætningen været med til at sprede rejser ud over flere afgang, og således sikre en bedre kapacitetsudnyttelse ved at give de rejsende incitament til at rejse på de mindre travle afgang.

Betragtes de realiserede gennemsnitspriser per måned for personbiler på ruten Rønne-Ystad ses således, at de realiserede gennemsnitspriser er højest i højsæsonen og lavest i lavsæsonen. Der er således i januar-april og november-december flest solgte billetter prissat til mindre end kroner 200, hvorimod priserne er markant højere i højsæsonen. Den dynamiske prisstruktur giver således en forholdsvis stor variation i billetprisen for personbiler.

Figur 22 - Antal solgte ikke-rabatterede billetter til lave biler uden anhænger per afgang på ruten Rønne-Ystad, 2022



Kilde: Molslinjen A/S

Maksimumpriserne og de maksimale gennemsnitspriser er forskellige på de to ruter Rønne-Ystad og Rønne-Køge, hvilket giver mulighed for gennem priserne, at give forskellige incitamenter på de to ruter, der også har to meget forskellige primære kundegrupper. På ruten Rønne-Ystad transporteres primært passagerer og personbiler, mens ruten Rønne-Køge primært er en godsroute.

Selvom Trafikstyrelsen vurderer, at den dynamiske prisstruktur overordnet set har været en succes, er der stadig elementer i prismodellen, som er mindre hensigtsmæssige. Disse beskrives herunder.

Ulogisk sammenhæng mellem størrelse/vægt og pris

Det er ofte billigere at medbringe et køretøj end at gå ombord på færgen, ligesom modellen har resulteret i, at det i perioder har været billigst at sejle med færgen, hvis man samtidig medbringer bil med trailer. Der er således ikke et fast prisforhold mellem billetprisen og hvor meget kapacitet den enkelte passager optager på vogndækket, som i perioder er præget af knap kapacitet.

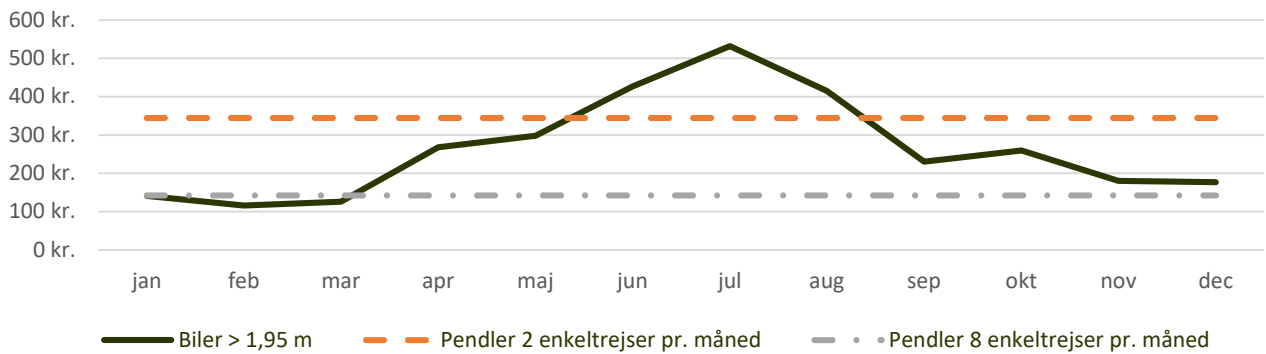
Dette betyder, at der heller ikke en logisk sammenhæng mellem den CO₂-udledning, som kan knyttes til den enkelte billettype og prisen på billetten, da niveauet af udledninger afhænger af vægt. Ses for eksempel på færgens CO₂-udledninger per personbil ombord sammenholdt med en enhedspris per ton CO₂ på 650-1500 kroner, fås en skyggepris for en personbil med fem passager på omkring 70-160 kroner. Skyggeprisen for en gående passager vil ligge på omkring 3-6 kroner, mens skyggeprisen for en bus med 50 passager vil ligge på omkring 750-1.750 kroner. Billetprisen bør som minimum afspejle denne skyggepris, og også gerne prisforholdet imellem de forskellige køretøjstyper.

Billige billetter i lavsæson udhuler pendlerprodukter samt rabatterede billetter til pensionister og personer med handicap

Pensionistbilletter og handicap-billetter kan i perioder, hvor de normale billetter er meget billige, risikere at være dyrere end andre billetter. Det skal dog bemærkes, at billetvilkårene (regler for refundering, ændringer mv.) for pendlere, passagerer med handicap og pensionister er bedre end hvis der købes lavprisbilletter.

Visse billettyper er i perioder så billige, at det har udhulet pendlerprodukterne, hvilket kan ses i figur 23. Dette betyder, at flere Bornholmske pendlere fravælger pendlerordningen.

Figur 23 - Gennemsnitspris for lave biler med og uden pendleraftale, 2022



Kilde: Molslinjen A/S og egne beregninger

Det kan således være uoverskueligt for den rejsende at finde det billigste produkt, og for pendlere, der skal betale et årligt gebyr for at opnå særlige pendlerrabatter, betyder det, at det ofte er billigere at benytte almindelige billetter end at benytte de målrettede pendlerprodukter. Dette er ikke et problem som sådan, men gør det besværligt for de rejsende at vælge, hvilket billetprodukt der er bedst egnet til netop deres situation. Samtidig er denne problemstilling med til at give pendlerprodukterne et blakket ry.

Læs hele Trafikstyrelsens analyse af priserne på færgebilletter i den særskilte *Prisanalyse (delanalyse nr. 2)*.

Den samlede rejse: Særligt for færgeruten Rønne-Ystad er, at rejsende skal krydse Øresundsbroen, hvilket hæver den samlede pris for rejsen. Broafgifter vil typisk udgøre en større del af omkostningerne forbundet med turen for en pendler end for en besøgende, hvis rejse foregår over sommeren og inkluderer udgifter til både transport og ophold.

Jo længere transport i Danmark den rejsende har til Øresundsbroen, des flere transportomkostninger vil der desuden være forbundet med den samlede rejse, og derved vil prisen på færgebilletten også udgøre en mindre andel af prisen på den samlede rejse.

Priser på Øresundsbroen: Øresundsbroen har ikke dynamisk prisstruktur, men har faste priser for en række kategorier af køretøjer, og derudover rabatter for pendlere og for BroPas-holdere, herunder et BroPas-business.

På en rejse startende på den danske side af Øresundsbroen i højsæsonen vil prisen på færgebilletten udgøre 59 pct. af de samlede transportomkostninger, mens den i lavsæsonen vil udgøre 24 pct, som det ses i tabellen nedenfor.

Tablel- Transportomkostningerne ved en rejse til Bornholm via Rønne-Ystad startende ved Øresundsbroen – Lav personbil med to passagerer

Omkostninger	Højsæson (juli)	Lavsæson (februar)
Øresundsbroen (med BroPas)	182 kr.	182 kr.
Kørsel Øresundsbroen-Ystad*	189 kr.	189 kr.
Færebillet (realiseret gennemsnitspris 2022)	532 kr.	117 kr.
Transportomkostninger ialt	903 kr.	488 kr.
Færebilletens andel af de samlede transportomkostninger**	59 pct.	24 pct.

Note: *Kørslen er beregnet på den transportøkonomiske enhedspris (2022= 2,626 kroner). Kilometer afstanden Øresundsbroen – Ystad = 72 kilometer.

**Uden et BroPass vil færgebilletens prisandel være henholdsvis 47 pct. og 16 pct.

Kilde: Oresundsbron.com, Molslinjen A/S og Transportøkonomiske Enhedspriser

Der findes dog kollektive rejseformer, som er billigere at benytte på den samlede rejse. Eksempelvis kan en voksen tage med toget fra København til Rønne i 2023 for 149 kroner eller med bussen fra 119 kroner.

4. Alternative transportmuligheder

I dette afsnit fokuseres på en række delanalyser under Bornholmeranalysen, som omhandler alternative transportmuligheder. Der redegøres for:

- Muligheden for at supplere de nuværende samfundsbegrundede færgeruter med yderligere færgeruter, samt muligheden for at oprette et nødfærgeleje til ekstraordinære situationer. Se mere i afsnit 4.2.
- Muligheden for at tilvejebringe bedre sammenhængende rejseinformation til de rejsende, hvad end de skal rundt på øen eller om deres rejse går til og fra Bornholm. Se mere i afsnit 4.3.
- Muligheden for at lade færgebetjeningen af Bornholm overgå til Bornholms Regionskommune. Se mere i afsnit 4.4.

I afsnit 4.1 sammenfattes hovedresultaterne vedrørende den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening. For hvert emne angives analysens resultat efterfulgt af Trafikstyrelsens vurdering i kursiv.

4.1 Hovedresultater vedrørende den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening

Dette afsnit trækker et par af de væsentligste konklusioner frem, fra den del af analysen som omhandler den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening.

1.

Eventuel
placering af
nødfærge-
leje

Placering af Nødfærgeleje

Analysen viser, at der er flere mulige placeringer til et nødfærgeleje i Hovedstadsområdet, hvoraf Køge er den mest optimale, da der allerede er færgeaktivitet i dag. En anden mulighed er at etablere et nødfærgeleje på Nordhavnen i København.

I forhold til behovet for et nødfærgeleje, noterer Trafikstyrelsen sig, at den svenske grænselukning i forbindelse med Covid-19 viste, at kombinationen af ruterne til henholdsvis Ystad og Køge gør det muligt at sikre en minimumskapacitet til og fra Bornholm i ekstraordinære situationer. Povl Anker blev indsat til at sejle mellem Rønne og Køge i de travle juledage i 2020, hvor grænsen til Sverige blev lukket grundet Covid-19, og det var således muligt at fragte alle passagerer fra ruten Rønne-Ystad over ruten Rønne-Køge.

Trafikstyrelsen vurderer, at det – såfremt der er et politisk ønske om det – er muligt at oprette et nødfærgeleje til hurtigfærgerne, og det vil i givet fald være mest hensigtsmæssigt at gøre det i Køge. Oprettelsen af et nødfærgeleje vurderes at koste omkring 130-150 million kroner.

2.

Supple- rende færgeruter

Færgeforbindelse til Hovedstadsområdet

Analysen viser, at der ikke er et samfundsbegrundet behov for at oprette en færgeforbindelse fra Rønne til hovedstadsområdet. For en rute til hovedstadsområdet med en konventionel færge, vil passagerens samlede transporttid blive længere end, hvis ruten Rønne-Ystad benyttes, hvorfor mange passagerer vil vælge den nuværende rute i stedet. Ligeledes vil en væsentligt forlænget færgetur indebære investeringer i ekstra færgeskapacitet, øgede driftsomkostninger, samt et samfundsøkonomisk tab i forbindelse med den ekstra rejsetid.

Såfremt der er et politisk ønske om at oprette en sådan færgerute, bør det ikke ske førend de grønne teknologier er blevet så effektive, at de kan drive en grøn hurtigfærge over denne relativt lange afstand, samtidig med at driftsomkostningerne er lave nok til at færgeruten kan konkurrere med den nuværende færgerute Rønne-Ystad. Hertil kommer spørgsmålet om en hurtigfærge mellem Bornholm og Hovedstadsområdet med en rejsetid på godt tre timer vil kunne tilbyde tilstrækkelig passagerkomfort, eller om den vil være udfordrende i forhold til søsyge.

Trafikstyrelsen vurderer, at det - når den teknologiske udvikling muliggør en grøn hurtigrute mellem Rønne og Hovedstadsområdet - kan undersøges nærmere, om det vil give mening at oprette denne rute og eventuelt lade den erstatte den nuværende rute Rønne-Ystad.

Passagerfærge på ruten Allinge-Simrishamn

Analysen viser, at det ikke vil være samfundsmæssigt velbegrunder at oprette en passager-færgerute mellem Allinge og Simrishamn. Ruten har tidligere sejlet som en sommerrute på kommercielle vilkår, og det vil være muligt for en færgeoperatør at genåbne ruten, hvis det vurderes at der er en positiv business case.

Trafikstyrelsen vurderer, at de nuværende færgeruter er dækkende i forhold til det samfundsbegrundede behov for transport, og det anbefales således ikke at oprette yderligere ruter.

3.

Trafikkøber ansvar i regi af BRK

Overdragelse af trafikkøberansvar

Analysen viser, at der er flere juridiske muligheder for at lade Bornholms Regionskommune overtage ansvaret for færgedriften, hvis dette er et ønske. Der er i så fald en række områder, som skal afklares inden denne overdragelse kan finde sted.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at Bornholms Regionskommune kan overtage trafikkøberansvaret fra staten, men der er ikke i sig selv nogle økonomiske gevinster forbundet med det.

Flere detaljer om de enkelte konklusioner og resultater findes i afsnit 4.2-4.4 nedenfor, samt i delanalyse nr. 3-5.

4.2 Transportforbindelser til det øvrige Danmark

Bornholm ligger isoleret fra det øvrige Danmark og øens beboere og erhvervsliv er afhængige af gode stabile transportforbindelser til det øvrige Danmark. Færgeforbindelserne er det helt centrale bindeled til det øvrige Danmark, og den mest benyttede rute mellem Bornholm og det øvrige Danmark er med hurtigfærgen mellem Rønne og Ystad og videre via Sverige i egen bil.

Den 21. december 2020 lukkede Sverige med et varsel på mindre end 24 timer for indrejse til Sverige på grund af den meget høje smittefare med Covid-19. Dette betød, at danske og andre udenlandske statsborgere, der ikke var bosiddende i Sverige ikke kunne rejse ind i Sverige. I timerne op til grænselukningen blev der arbejdet intensivt på at sikre, at størstedelen af de rejsende, der havde planlagt at rejse til eller fra Bornholm via Ystad kunne ombookes til Rønne-Køge. I lyset af, at der var tale om en helt ekstraordinær situation uden sidestykke i nyere tid viste det sig, at opsætningen med både en rute Rønne-Ystad og Rønne-Køge, at det er muligt i vidt omfang for de to ruter at supplere hinanden.

I forlængelse af kontakter mellem Infrastrukturdepartementet og Transportministeriet blev der den 23. december 2020 lempet på de svenske myndigheders restriktioner så det blev muligt at rejse i transit gennem Sverige til og fra Bornholm. Dette omfattede i første omgang personer med bopæl på Bornholm, sundhedspersonale, sygetransporter og rejsende med "presserende familiemæssige årsager".

I perioden indtil 1. februar 2021 hvor de svenske myndigheder åbnede for fuld transit til og fra Bornholm via Sverige, var reservefærgen Povl Anker indsat af flere omgange mellem Rønne og Køge. I de travle juledage var det således muligt at fragte alle passagerer fra Ystadruten via Køgeruten.

Den 31. marts 2021 genåbnede Sverige for indrejse fra Danmark mod forevisning af corona-test, som også omfattede rejsende til og fra Bornholm.

På baggrund af den svenske grænselukning og andre dansk/svenske grænsekontroller indgik Danmark og Sverige en hensigtserklæring den 19. april 2022 om transitten i Øresundsregionen. Det falder uden for denne analyses kommissorium at vurdere indholdet af erklæringen.

Af erklæringen fremgår det blandt andet: "Danmark og Sverige vil værne om den frie bevægelighed i grænseregionen og transitkorridorerne til Bornholm og Kastrup Lufthavn. Helt konkret vil der blive oprettet faste kontaktpersoner ved de relevante myndigheder, som skal sikre en enkel og direkte dansk-svensk informationsudveksling i relation til transitkorridorerne".³

Med erklæringen tilkendegiver Danmark og Sverige, at fælles kommunikation og koordinering er vigtig for at minimere generne mest muligt ved grænsekontroller og grænselukninger. Som beskrevet i afsnit 3, forventes et stigende antal rejsende til og fra Bornholm fremadrettet, og det er således i *delanalyse nr. 3* undersøgt, om der er andre ruter der kan bidrage positivt til sammenhængskraften, forsyningssikkerheden og mobiliteten til og fra Bornholm.

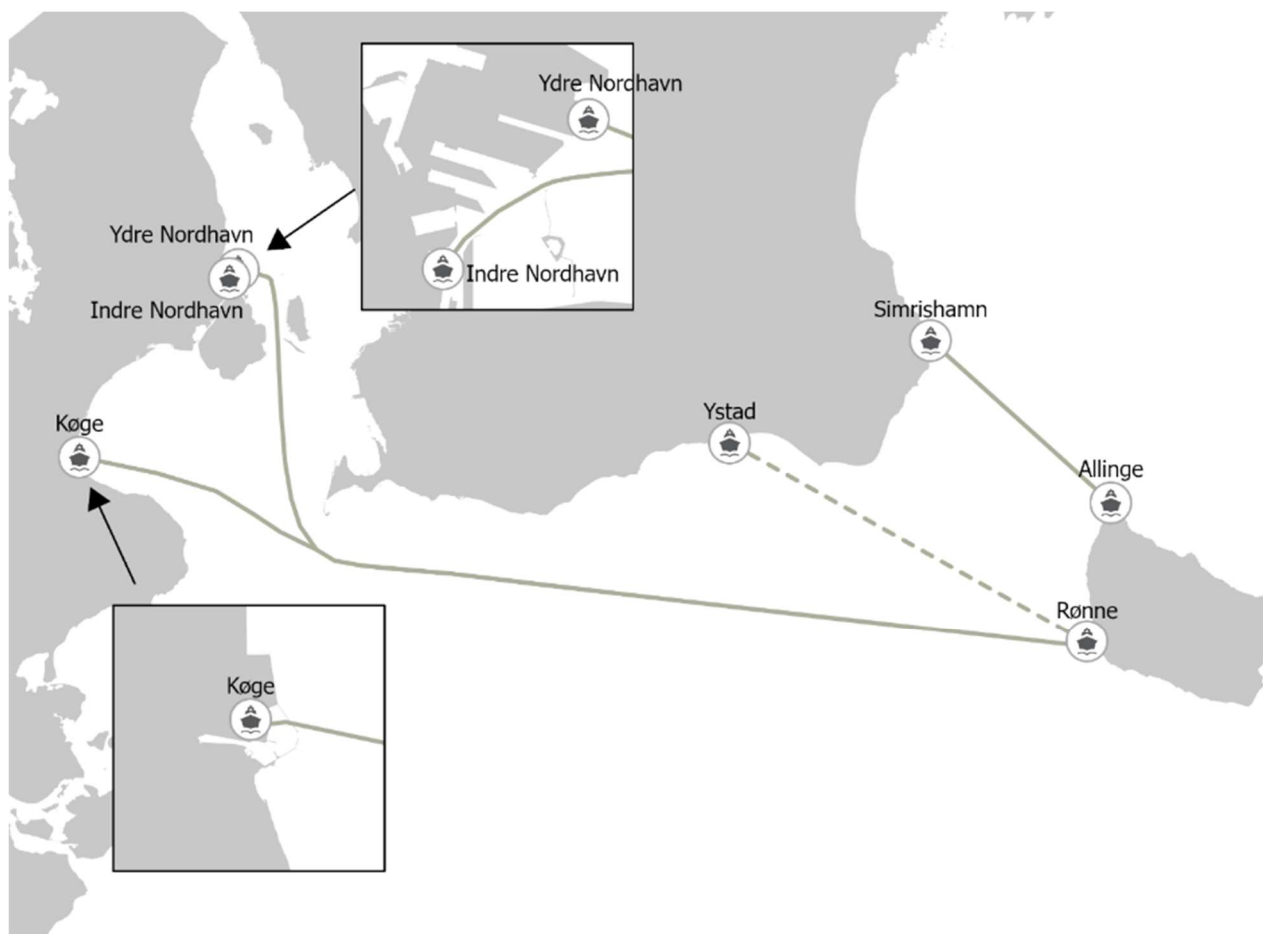
4.2.1 Undersøgte forbindelser

De undersøgte ruter og mulige placeringer af færgelejer fremgår af figur 24. Det drejer sig om en direkte rute til hovedstadsområdet med enten hurtigfærge eller konventionel færge og en rute mellem Allinge og Simrishamn med en elektrisk passagerfærge.

³ <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/dansk-svensk-erklaering-om-saerlige-transitkorridorer-i-oresundsregionen?publisherId=2012662&releaseId=13649169> <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/dansk-svensk-erklaering-om-saerlige-transitkorridorer-i-oresundsregionen?publisherId=2012662&releaseId=13649169>

Herudover er det undersøgt, hvor i hovedstadsområdet det vil være mest fordelagtigt, at placere et nødfærgeleje, hvor hurtigfærgerne kan lægge til, hvis de ikke kan lægge til kaj i Sverige eller hvis passagererne ikke kan rejse igennem Sverige.

Figur 24 - Mulige ruter og færgelejer



4.2.2 Vurdering

Det vurderes, at den mest optimale placering af en færge til hovedstadsområdet vil være enten i Køge eller eventuelt på Nordhavnen i København. Hvis denne rute skal være et alternativ til ruten Rønne-Ystad skal den besejles af en hurtigfærge. Ruten til hovedstadsområdet er markant længere end ruten til Ystad, og den vil derfor udlede store mængder CO₂, sammenlignet med ruten over Sverige. Det er således først interessant at undersøge denne rute nærmere, når teknologiudviklingen indenfor grøn færgesejls er længere fremme end det er tilfældet i dag, og det således er muligt at sejle grønt med hurtigfærger der er velegnet til at betjene lange færgeruter.

Endelig viser den samfundsøkonomiske vurdering en betydelig negativ tidsgevinst fra de mulige nye ruter, hvorfor det ikke på det foreliggende grundlag anbefales at gå videre med oprettelsen af en direkte rute til hovedstadsområdet.

Ruten Allinge-Simrishamn vurderes ikke at bidrage til mobiliteten til og fra Bornholm, da det i afsnit 3 ses, at der i forvejen er tilstrækkeligt passagerkapacitet på ruten Rønne-Ystad. Den vil kun kunne besejles med en relativ lille passagerfærge grundet vanddybde og biladgangsforhold på Allinge Havn, og vil ligeledes være meget sårbar overfor de skiftende vejrforhold.

Et nødfærgeleje vil kunne placeres ved det eksisterende færgeleje i Køge, hvor der er gode transportforbindelser videre til resten af landet samt forbindelse til kollektiv trafik. Oprettelsen af et nødfærgeleje vurderes at koste omkring 130-150 million kroner. Placeringen af et nødfærgeleje i Køge vil også have den fordel, at det i fremtiden vil kunne bruges som færgeleje til grønne hurtigfærger såfremt hurtigfærgeruten mellem Bornholm og hovedstadsområdet oprettes. Det vil ligeledes være en fordel med fælles opmarcharealer og check-in-faciliteter for såvel godsfergerute og et nyt færgeleje.

4.3 Fokus på den samlede rejse

Der findes adskillige alternativer til bilen (for eksempel fjernbus, tog, færge, fly, lokalbusser, elcykler, cykler, mv.) på rejsen til og fra Bornholm, men det kan være besværligt for den rejsende at afdække rejsemulighederne og vurdere, hvad der er det bedste valg, da meget rejseinformation i dag skal findes på den enkelte udbyders hjemmeside. Det vurderes i analysen af muligheden for bedre rejseinformation (*Delanalyse nr. 4*) at være en for stor og omkostningstung opgave, at udrulle én samlet digital mobilitetstjeneste på Bornholm som omfatter alle transportmuligheder. I stedet kan det overvejes at udnytte muligheder gennem Rejsekort & Rejseplan A/S bedre. I første omgang vil Rejsekort & Rejseplan A/S kommende app RejseBillet (forventes udrullet i løbet af 2023) give mulighed for køb af landsdækkende enkeltbilletter og periodekort, og herunder køb af billetter til BAT's busser.

For at skabe fokus på den samlede rejse kan det overvejes at udvide Trafikkontaktrådet således at dette i højere grad repræsenterer det fulde trafiklandskab på Bornholm. Det kan overvejes at invitere DAT og Molslinjen som medlemmer i Trafikkontaktrådet. Dette vil kunne styrke samarbejdet på tværs af transportformer, og gøre det nemmere for Trafikkontaktrådet, at vurdere relevante trafikforhold ud fra en helhedsbetragtning. Se mere om Trafikkontaktrådet i boks 7.

Boks 7 – Trafikkontaktrådet

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm (i daglig tale "Trafikkontaktrådet") blev nedsat af daværende trafikminister i henhold til aftale af 28. juni 2001 mellem ministeriet og Bornholms Amtsråd.

Trafikkontaktrådets opgave er at beskæftige sig med alle aspekter af trafikbetjeningen af Bornholm, herunder ikke mindst den offentligt støttede færgebetjening.

Kontaktrådets formål er at fungere som rådgivende organ for Bornholms Regionskommune og for transportministeren inden for rammerne af ministerens kompetencer og opgaver på området. Rådets formål er tillige at virke som et formaliseret dialogforum mellem Transportministeriet og Bornholm, herunder at samle og koordinere det bornholmske samfunds holdninger til synspunkter og ønsker til trafikbetjeningen af Bornholm.

Kontaktrådet har 20 medlemmer, hvoraf syv medlemmer udgør et formandskab. De fire medlemmer, som er indstillet af Bornholms Regionskommune samt det medlem, som er indstillet af Business Center Bornholm, er automatisk medlem af formandskabet.

Kilde: www.brk.dk

4.4 Fremtidig organisering af færgedrift

Det er undersøgt hvorledes den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, som i dag er udbudt af Transportministeriet og drives ved en kontrakt med Molslinjen A/S, kan overgå til Bornholms Regionskommune (*delanalyse nr. 5*). Der vurderes at være flere muligheder for at lade færgekontrakten overgå til Bornholms Regionskommune, såfremt dette er et politisk ønske.

Det er Transportministeriet, som er ansvarlig for statslige trafikøb på færgeområdet og udbud af færgetrafik, der forbinder Danmark og som ikke alene kan drives under kommercielle vilkår. Forud for et udbud afdækker Transportministeriet muligheder og konsekvenser af forskellige ændringer til den nuværende kontrakt baseret på erfaringer fra den nuværende kontraktperiode. I denne forbindelse gør Transportministeriet blandt andet brug af Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm (herefter benævnt Trafikkontaktrådet). Trafikkontaktrådet fungerer som et formaliseret dialogforum mellem Transportministeriet og Bornholm, hvor Trafikkontaktrådet således står for at samle det bornholmske samfunds holdninger til synspunkter og ønsker til trafikbetjeningen af Bornholm. Læs mere i boks 7.

Ved en overdragelse af trafikøberansvaret til Bornholms Regionskommune kommer beslutningerne om betjeningsomfanget af øen tættere på borgere og erhvervsliv på øen.

4.4.1 Bornholms Regionskommune som trafikøber

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af færgebetjeningen, herunder personbefordring, godsbeholdning (herunder transport af farligt gods), tilpasninger og ombygninger af havnefaciliteter, tilvejebringelse af færger og vedligehold af disse, billetsalg samt passagerinformation. Disse aktiviteter og krav hertil er i dag fastsat i kontrakten mellem Transportministeriet og Molslinjen A/S. Aktiviteterne varetages således i dag af staten og ved en overdragelse af trafikøberollen til Bornholms Regionskommune, skal disse varetages af kommunen.

En overdragelse af trafikøberansvaret vil endvidere indebære, at Bornholms Regionskommune bliver ansvarlig for udarbejdelse af udbudsgrundlag samt indhentning, vurdering og accept af tilbud på sejlads. Herudover vil kommunen skulle varetage opgaven med at overvåge, at det rederi som sejler, opfylder sine forpligtelser- og i modsat fald opkræve bod.

Det vurderes, at såfremt man ønsker at lade færgebetjeningen af Bornholm overgå til Bornholms Regionskommune, skal kommunen enten overtage ansvaret for udbud af den samfundsbegrundede færgedrift fra staten eller forpligtiges ved lov til at overtage den samfundsbegrundede færgedrift. Hvis regionskommunen forpligtiges ved lov til at overtage færgedriften kan regionskommunen vælge selv at varetage driften eller regionen kan vælge at udbyde driften.

Bornholms Regionskommune er tættere på borgere og erhvervsliv på Bornholm end staten, og der kan derfor være en fordel ved at lade kommunen stå for færgeudbud/betjening. Modsat har Bornholms Regionskommune ikke tidligere erfaring med hverken udbud af færgefart eller besejling af øen.

En væsentlig udfordring ved at Bornholms Regionskommune overtager ansvaret for færgebetjeningen fra staten, er den fremtidige finansiering af opgaven. Det skal derfor blandt andet afklares, om regionskommunen har økonomisk råderum til at kunne håndtere uforudsete udgifter og fordyrelser, eller om det er staten, der skal hæfte for disse.

Herudover er der i analysen af mulighederne for at lade færgebetjeningen af Bornholm overgå til Bornholms Regionskommune (*delanalyse nr. 5*) vurderet, at der er en række områder, som skal undersøges nærmere inden en eventuel overdragelse. Disse er opsummeret her:

- En afdækning af, om de rette kompetencer og den rette ekspertise er til stede til at løse opgaverne, der er forbundet med trafikføberollen.
- En klar aftale om risikofordeling ifm. en række økonomiske situationer.
- En klar adskillelse af Bornholm Regionskommunes økonomi og økonomien forbundet med færgedriften.
- En analyse af størrelsen af det beløb, som Bornholms Regionskommune skal modtage fra staten for at udføre trafikføberollen, herunder en finansieringsmodel.
- En afklaring af hvilke frihedsgrader regionskommunen vil have i anvendelsen af et eventuelt statsligt tilskud til færgebetjeningen af Bornholm.
- En afklaring af de juridiske forhold ved en overdragelse af trafikføberansvaret, samt en afklaring af om der er særlige statsstøtteaspekter som skal tages med i betragtningen.
- Afklaring af, om man ønsker at lade Bornholms Regionskommune overtage ansvaret for den nuværende kontrakt med Molslinjen A/S og i så fald hvornår, eller om man i stedet ønsker at vente til den ny udbudsperiode.

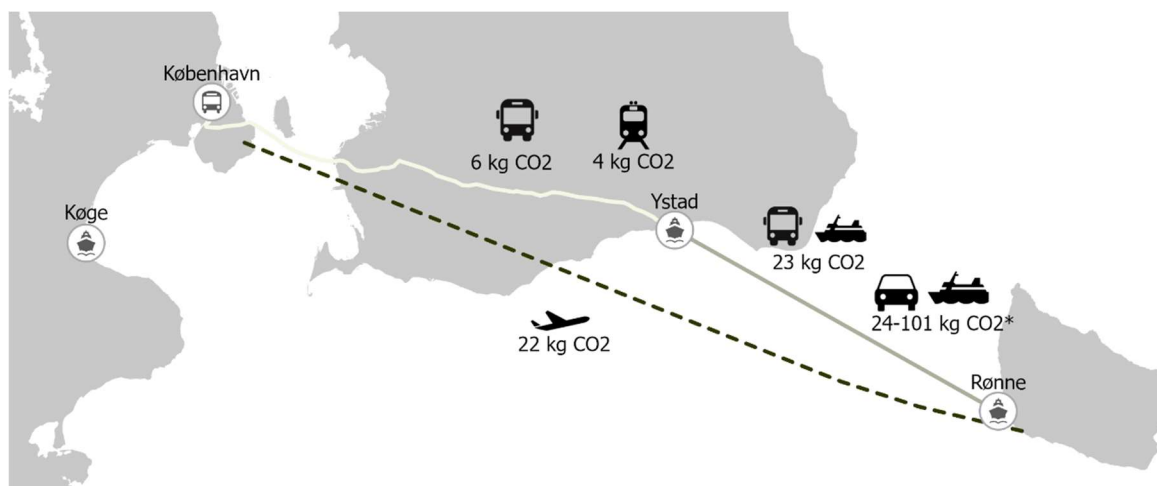
5. Den grønne rejse

I dette afsnit fokuseres på en række delanalyser under Bornholmeranalysen, som omhandler den grønne rejse for passagerer der skal til og fra Bornholm. Udover delanalyserne der omhandler transport til og fra færgehavn og lufthavn, inddrages også resultaterne fra pris- og kapacitetsanalysen, for således at kunne fokusere på passagerens samlede rejse.

En person der rejser fra sit hjem på Bornholm til sin arbejdsplads på Sjælland benytter flere transportmidler på sin rejse. I dette afsnit ses på hvorledes den rejsendes CO₂-udledninger kan minimeres gennem brug af grønne kollektive transportformer og ved opsætning af infrastruktur, som kan underbygge den grønne omstilling på Bornholm

Den rejsende kan vælge mellem flere transportformer på rejsen, men mange benytter egen bil fra start til slut, suppleret af færgeren på ruten mellem Rønne og Ystad. Andre vælger fly frem for færge, og andre igen benytter samkørsel eller rejser med kollektiv transport som tog og bus. I figur 25 ses de gennemsnitlige CO₂-udledningerne forbundet med de forskellige rejseformer per passager. Beregningerne beskrives nærmere i boks 8.

Figur 25 - Rejseformer og CO₂-udledninger i 2022



Note: * Kg CO₂ er angivet for 1 person i en bil (101 kg CO₂) til 5 personer i en bil (24 kg CO₂).

CO₂ per passager kan opgøres som følger:

- En passager der rejser med tog udleder kun CO₂ på den del af rejsen, som foregår med færgeren, hvilket svarer til 4 kg CO₂.
- En passager med fjernbus udleder ligeledes 4 kg CO₂ på den del af rejsen som foregår med færge, men derudover udledes yderligere 2 kg CO₂ per passager på busrejsen mellem København og Ystad – altså i alt 6 kg CO₂ i alt. Kører bussen derimod ombord på færgeren udleder den samme passager 23 kg CO₂ – altså næsten fire gange så meget – da bussen er tungere at transportere og optager mere kapacitet på færgeren end en gående passager.
- En passager i personbil udleder 101 kg CO₂ på sin rejse fra København til Rønne, mens en passager i en fyldt personbil med fem personer udleder 24 kg CO₂ per passager. Kører bilen helt eller delvist på el, vil udledningerne blive mindre på turen fra København til Ystad, men udledningerne fra færgeoverfarten vil derimod stige minimalt, da en elbil typisk vejer mere end en benzin/dieselbil. En gennemsnitlig personbil (uden passagerer) medfører en udledning på 84 kg CO₂ på færgeoverfarten.

- På en ATR-72 med gennemsnitsbelægning udleder en passager 22 kg CO₂ på ruten Rønne-København.

I dette afsnit præsenteres en række muligheder for at gøre færgetrafikken og til- og frabringetrafikken til færgehavn og lufthavn mere grøn, ligesom der fokuseres på, hvordan der kan gives passageren incitament til at rejse grønnere. Dette gøres med udgangspunkt i delanalyse 6-10, der omhandler emner som grøn omstilling af færgerne, den kollektive trafik på Bornholm, passagertransport mellem København og Ystad med tog og fjernbus, grøn infrastruktur ved Bornholms Lufthavn og ladestandere på Bornholm

I afsnit 5.1 sammenfattes hovedresultaterne vedrørende den grønne rejse. For hvert emne angives analysens resultat efterfulgt af Trafikstyrelsens vurdering i kursiv.

5.1 Hovedresultater vedrørende den grønne rejse

Dette afsnit trækker et par af de væsentligste konklusioner frem, fra den del af analysen som omhandler den grønne rejse.

1.

Grønne færger

Grøn omstilling i indeværende kontraktperiode

Analysen viser, at det i indeværende kontraktperiode er muligt at benytte HVO, som er et biodiesel olieprodukt, der produceres af affald og biprodukter fra fødevarerindustrien, som for eksempel madolie, og dermed sænke færgernes CO₂-udledninger med omkring 44 pct. En anden mulighed for de nuværende færger er at reducere brændstofforbruget ved at reducere sejlhastigheden. Sidstnævnte tiltag vil kræve ændringer i den gældende kontrakt, hvori sejltiden er fastsat.

På ruten Rønne-Køge er der flere muligheder for grøn omstilling, da færgen der besejler denne rute, har dual-fuel-motorer og derfor kan omstilles til at sejle på andre brændstoftyper, ligesom færgen kan ombygges til hybriddrift.

Det er Trafikstyrelsen vurdering, at færgerne der sejler på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge kan omstilles til at sejle grønnere i indeværende kontraktperiode der rækker frem til 2030, men at det ikke nødvendigvis er muligt at omstille færgerne til at sejle 100 pct. grønt. Omstillingen kommer med væsentligt øgede drift- og/eller investeringsomkostninger.

Grøn omstilling i den kommende kontraktperiode

I det kommende fæргеudbud kan der stilles krav om CO₂-reduktioner. Hvorvidt ruterne kan blive helt grønne, afhænger af den teknologiske udvikling over de næste år. Analysen viser, at dette vil formentlig kræve, at der bestilles nye specialbyggede færger. Der er aktuelt en stor usikkerhed om udviklingen af fremtidens grønne brændstoffer, hvorfor det vil være en fordel at udskyde et nyt udbud mest muligt.

Trafikstyrelsen vurderer, at det er muligt at indføre krav om CO₂-reduktioner i det kommende fæргеudbud i stil med Transportministeriets andre udbud af grønne færgeruter. Hvorvidt færgerne kan omstilles til 100 pct. grøn færgefart afhænger af den teknologiske udvikling i de kommende år.

2.

Grøn transport over Østersøen

Passagererne kan rejse grønnere

De nuværende færger og fly mellem Bornholm og fastlandet udleder betydelige mængder CO₂.

Analysen viser, at der er potentiale for at nedbringe de samlede CO₂-udledninger ved at give passagererne incitament til at rejse grønt gennem prisstrukturen for færgebilletter.

Analysen viser, at den mest effektive måde at gøre rejsen til Bornholm grønnere er, hvis passagererne rejser med tog eller bus til Ystad og går om bord på færgen. Analysen peger ligeledes på, at billigere færgebilletter til gående og cyklister kan medføre øget brug af den kollektive trafik på øen.

Analysen peger desuden på, at fjernbusser optager relativt meget plads på færgen. Busserne der kører ombord på færgen står derfor også for en stor del af færgens udledninger, modsat de fjernbusser, som ikke kører med ombord på den samfundsbegrundede færgerute.

Endelig peger analysen på, at den største reduktion i CO₂-udledninger opnås gennem et reduceret antal afgang med hurtigfærgerne. Dette styres gennem færgekontraktens krav til antal frekvenser. Ved at sikre at der ikke udbydes mere kapacitet end der er efterspørgsel efter, kan det sikres at der ikke udledes mere CO₂ end nødvendigt. For eksempel er der med en kombination af Express 1 og Express 5 større kapacitet end der forventes efterspørgsel efter, og der kan derfor udbydes samme kapacitet på otte afgang, som der var på 11 afgang i 2022, hvor der blev benyttet en kombination af Express 1, Max og Povl Anker.

Trafikstyrelsen vurderer, at billigere billetter til gående og cyklister kan være med til at gøre transport til og fra øen, samt på øen, mere grøn.

Herudover peger Trafikstyrelsen på, at det kan overvejes at reducere antallet af fjernbusser – bortset fra de busser der kører mellem hospitalerne – på de mest travle afgang, og således nedsætte CO₂-udledningen fra færgerne ved at frigøre kapacitet, som kan benyttes til andre køretøjer og dermed udskyde indsættelsen af flere færgeafgange længere ud i fremtiden.

3.

Grøn kollektiv trafik på Bornholm

Grøn kollektiv trafik

Analysen viser, at den kollektive trafik på Bornholm har et relativt højt serviceniveau sammenlignet med andre ø-kommuner og yderområder. I forhold til øens størrelse er der et stort passagergrundlag, da der udover fastboende på øen også er mange turister. Turister og fastboende har ofte forskellige destinationer, hvorfor rutenettet for den kollektive trafik har en stor fladedækning.

Færgehavnen i Rønne er knudepunkt, hvor alle øens buslinjer mødes, og færgets sejltider er sammentænkt med bussernes køretider. Rønne er Bornholms største by målt på antal indbyggere, og øens campus med ungdomsuddannelser er her.

I analysen peges på, at det kan undersøges om mere direkte ruter mellem de største byer vil medføre flere passagerer i den kollektive trafik, samt lette omstillingen til elbusser. Det er dog en afvejning mellem, på den ene side hurtigere og mere direkte busser mellem de lidt større byer, og på den anden side betjening af de små bysamfund, og betjening af turistattraktioner og sommerhusområder. I fald der indføres mere direkte buslinjer mellem de større byer, kan det overvejes at indføre en supplerende betjening af de ikke-betjente områder i stil med "åben flextrafik".

Herudover peges på, at et øget samarbejde mellem BAT og Rejsekort og Rejseplan A/S kan gøre det nemmere at være rejsende på Bornholm.

BAT har en plan for omstilling af deres busflåde til elbusser. Denne kan fremskyndes, såfremt der kan findes finansiering hertil.

Trafikstyrelsen vurderer, at såfremt det bliver mere attraktivt at være gående ombord på færgen, vil det samtidig styrke passagergrundlaget i den kollektive trafik på Bornholm.

Trafikstyrelsen vurderer endvidere, at det vil øge tilgængeligheden til BAT's busser for turister hvis BAT indtræder i den nye Rejsekort-APP.

I forhold til grøn omstilling af BAT's busflåde vurderer Trafikstyrelsen, at BAT med fordel kan trække på erfaringerne hos operatører, der har erfaring med at indkøbe og idriftsætte elbusser.

4.

Anden grøn transport på Bornholm

Anden grøn transport

Hvor Rønne havn er godt betjent at kollektiv trafik er Bornholms Lufthavn betjent af én helårsbusrute og to sæsonbusruter, hvis køreplaner ikke er sammentænkt med flyenes ankomst- og afgangstider. Analysen konkluderer, at den nuværende busbetjening af lufthavnen er acceptabel, det begrænsede passagergrundlag taget i betragtning.

Analysen viser desuden, at passagergrundlaget i lufthavnen ligeledes er for småt til indførelse af delebilsordninger. I stedet kan det være en mulighed for BAT at undersøge, om det er relevant at tilbyde flextrafik til/fra Bornholms Lufthavn i stil med den fly-taxi-ordning, som har eksisteret i lufthavnen tidligere.

I lufthavnen er der gode parkeringsmuligheder og gode forhold for elbilisme og -cyklisme. Det er ligeledes muligt at leje elbiler og (el)cykler.

Analysen viser, at ladestanderkapaciteten på Bornholm er tilstrækkelig. Dette er ikke ensbetydende med, at bilisterne – særligt på de store rejsedage – ikke kan opleve kø ved nogle ladestanderne.

Ladestanderkapaciteten kan blive udfordret frem mod 2030, såfremt den ikke øges udover de nuværende planer.

Trafikstyrelsen vurderer, at en øget betjening med kollektiv trafik eller nye grønne kommercielle delemobilitetsordninger, ikke vil medføre nævneværdige ændringer i flypassagerernes transportvalg. Det kan dog undersøges, om der er efterspørgsel efter grøn flextrafik, der kan køres som den tidligere flytaxaordning, som lukkede ned under Covid-19-pandemien.

Trafikstyrelsen vurderer ligeledes, at ladestanderkapaciteten til elbiler er tilstrækkelig på Bornholm generelt, men også på Bornholms Lufthavn. Dog må det forventes at ladestanderkapaciteten bliver særligt presset op til de store afrejsedage, hvor mange turister skal væk fra øen. Frem mod 2030 vil kapaciteten blive presset såfremt der ikke tilføres mere kapacitet.

Trafikstyrelsen anbefaler derfor at følge udviklingen tæt, ligesom det kan overvejes at lave målrettede kampagner mod turister, så der ikke opstår flaskehalse i forhold til brugen af ladestanderne.

5.

Grøn transport mellem Ystad og Danmark

Transport til og fra Ystad havn

Til og fra færgeterminalen på Ystad havn afgår både tog (passageren skal skifte tog i Malmö) og fjernbus mod København (stoppesteder på Ingerslevs Boulevard, Hovedbanegården og Københavns lufthavn).

Analysen viser, at er muligt at genindføre den direkte togforbindelse, men der er ikke nogen åbenlyse fordele ved at indsætte tog i stedet for bus, da denne transportform er mere ufleksibel i forhold til muligheden for løbende at tilføje mere kapacitet samt justere køreplanen i forhold til færgen. Analysen viser, at der ikke vil blive fortrængt et signifikant antal bilister ved en frekvensforøgelse af kollektive afgange mellem Ystad og København. Samtidig vil de klimamæssige fordele der kunne opstå ved overflytning fra bil til tog eller fjernbus, udlignes i nær fremtid i takt med at de grønne brændstoffer udvikles og elbiler fylder mere i den danske bilpark.

Analysen peger på, at det kan styrke de grønne transportmuligheder, hvis BAT udvider det fælles billetsamarbejde med Kombardo til også at gælde gående passagerer på færgerne og Bornholmerbussen. Tiltag som dette, hvor det netop gøres nemt at købe ét billetprodukt til den samlede rejse, kan være medvirkende til at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik både på vej til og fra Bornholm og på Bornholm.

Trafikstyrelsen vurderer, at et fælles billetsamarbejde kan være med til at gøre rejsen grønnere mellem Ystad og Danmark, ligesom billigere færebilletter til gående vil øge antallet af rejsende med tog og fjernbus.

Flere detaljer om de enkelte konklusioner og resultater findes i afsnit 5.2-5.3 nedenfor, samt i delanalyse nr. 6-10.

5.2 Grønne færger

Det er Trafikstyrelsen vurdering, at færgerne der sejler på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge kan omstilles til at sejle grønnere i indeværende kontraktperiode, der rækker frem til 2030, men at det ikke nødvendigvis er muligt at omstille færgerne til at sejle 100 pct. grønt. Omstillingen kommer med væsentligt øgede drift- og/eller investeringsomkostninger.

I afsnit 5.2.1 beskrives omstillingsmulighederne for ruten Rønne-Ystad, mens omstillingsmulighederne for ruten Rønne-Køge beskrives i afsnit 5.2.2. I afsnit 5.2.3 præsenteres muligheden for at lave et grønt udbud af de samfundsbegrundede færruter.

5.2.1 Grøn omstilling af ruten Rønne-Ystad

Der er i analysen af mulighederne for grøn omstilling af færgerne (*delanalyse nr. 9*) identificeret tre mulige grønne tiltag, som kan implementeres på ruten Rønne-Ystad i indeværende kontraktperiode:

i. Omstilling af alle hurtigfærgerne (Express 5 og Express 1/Max)

Såfremt det ønskes at omstille alle hurtigfærgerne på ruten Rønne-Ystad på nuværende tidspunkt, er HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) den eneste direkte implementerbare løsning.

2. generations HVO (herefter benævnt HVO) er et biodiesel olieprodukt, der produceres af affald og biprodukter fra fødevarerindustrien, som for eksempel madolie.

Alt efter om HVO bruges i sin rene form eller blandet med dieselolie, kan HVO føre til en reduktion af drivhusudledningerne på op til 44 pct., når produktion og distribution medtages, sammenlignet med dieselolie. Dette svarer til en CO₂-reduktion på omkring 30.000 tons årligt.

Da der ikke opnås en 100 pct. reduktion i drivhusgasserne, kan HVO være en overgangsløsning, indtil en anden teknologi gør det muligt helt at fjerne emissionerne.

HVO koster omkring 4-5 gange mere end diesel, og der kan være forsyningsudfordringer, som gør, at brændstoffet fremadrettet vil stige i pris.

ii. Omstilling af den primære færge på ruten (Express 5)

Express 5 har dual-fuel-motorer, hvilket betyder at Express 5 i princippet kan omstilles til e-metanol-, LNG- eller LBG-drift.

En sådan omstilling vil kræve en ombygning af færgen, hvor blandt andet tankene skal være større end de nuværende, hvilket kan påvirke færgens kapacitet markant. En markant reduceret dødvægt kan betyde, at der må indsættes endnu en færge for at opretholde samme kapacitet på ruten. Såfremt der benyttes en ekstra færge der benytter dieselolie (eksempelvis Express 1) udhuler det CO₂-reduktionen.

Såfremt en omstilling af Express 5 er teknisk muligt, vil omstillingen kunne gøres inden indeværende færgekontrakts udløb i 2030, og der vil således forventeligt være en periode på nogle få år med grønnere færgedrift inden den nye kontraktperiode starter.

iii. Øget overfartstid

En anden mulighed for de nuværende færger er at reducere brændstofforbruget ved at reducere sejlhastigheden. Øges overfartstiden med 5 minutter vurderes det, at brændstofforbruget reduceres med 2 pct. og øges overfartstiden med 10 minutter, reduceres brændstofforbruget med 4 pct. Sejles hele ruten med 18-20 knob mod den nuværende fart på 32-42 knob, stiger overfartstiden til 2 timer og 10 minutter, og det vil give en brændstofbesparelse på knap 50 pct.

Udover øgede omkostninger til bemanning med videre, samt eventuelle investeringer i yderligere færgkapacitet, vil en væsentligt forøget overfartstid medføre et samfundsøkonomisk tab i form af et væsentligt tidstab for passagererne. Der er i analysen ikke regnet på et scenarie med markant langsommere færger, idet det ikke vurderes at ligge inden for rammerne af den nugældende kontrakt for færgebetjeningen af Bornholm.

5.2.2 Grøn omstilling af ruten Rønne-Køge

Der er i analysen af mulighederne for grøn omstilling af færgerne (*delanalyse nr. 9*) identificeret tre mulige grønne tiltag, som kan implementeres på ruten Rønne-Køge i indeværende kontraktperiode:

- i. Omstilling til HVO
- ii. Ombygning til e-metanol-, LNG- eller LBG-drift
- iii. Ombygning til hybridfærge

Omstilling til HVO kan implementeres med det samme, mens de to andre scenarier ville kræve tid til både ombygning af færgen, samt ny infrastruktur på land. Trafikstyrelsen vurderer, at omstillingen kan gøres inden den gældende færgekontrakts udløb i 2030, og der vil således forventeligt kunne være en periode på nogle få år med grønnere færgedrift inden den nye kontraktperiode starter.

5.2.3 Et fremtidigt grønt færgeudbud

Det vurderes, at det i et kommende udbud af færgebetjeningen til og fra Bornholm, er muligt at stille krav i udbudsmaterialet om færgernes udledning af CO₂ og emissioner. Dette er for eksempel indført i forbindelse med udbuddet af færgebetjeningen af ruterne Ballen-Kalundborg og Bøjden-Fynshav.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at fastlægge, hvilken brændstofteknologi en grøn hurtigfærge skal være baseret på. På kortere færgeruter med konventionelle færger tegner el-færger baseret på batterier til at blive den fremtidige standard. For større fragtskibe, krydstogtskibe og en række konventionelle større færger pågår der en stærk teknologiudvikling indenfor dual-fuel motorer, der kan benytte marinediesel, LNG/LBG og e-metanol. Mærsk og andre containerrederier synes at satse på e-metanol og der pågår også en betydelig udvikling indenfor PtX-anlæg, der skal producere fossilfri brændstoffer til tung transport, såsom vejtransport, luftfart og skibsfart.

Samtidig er der også rederier, der vurderer at andre teknologier, som for eksempel brint, e-ammoniak eller el-færger baseret på flywheel, tegner mest lovende. Eksempelvis vurderer Molslinjen A/S, at der er betydeligt potentiale i en el-hurtigfærge, hvor der benyttes flywheel til lagring af strøm i stedet for traditionelle batterier. Trafikstyrelsen kan ikke på det foreliggende grundlag vurdere hvilken brændstofteknologi, der vil blive branchestandard indenfor klimavenlige hurtigfærger.

Det vurderes, at udbuddet bør være teknologisk neutralt og lade valg af teknologi være op til de rederier, der byder på udbuddet. Et kommende grønt udbud bør påbegyndes omkring 2024 således at en eventuel ny operatør er klar til opstart på ruten per 1. september 2030, da det tager cirka fire år fra en færge er bestilt til den er klar til drift.

5.3 Den samlede rejse

Rejsen over Østersøen er særligt belastende for klimaet, hvad enten den foregår med fly eller færge. I 2019 udledte færgerne på de samfundsbegrundede færgeruter således 86.000 tons CO₂, hvoraf de 68.000 tons CO₂ blev udledt på ruten Rønne-Ystad og de 18.000 tons CO₂ blev udledt på ruten Køge-Rønne. På flyruten mellem Bornholms Lufthavn og Københavns Lufthavn blev der i 2019 udledt 5.000 tons CO₂. Til sammenligning kan oplyses at al landtransport på Bornholm udledte 75.000 tons CO₂ i 2019.

Det er teknologisk nemmere og billigere at omstille de transportmidler, som benyttes til til- og frabringstrafikken end at omstille færge- og luftfarten. Derfor er omstillingen af landtransporten allerede i gang i dag og der ses flere el-køretøjer på vejene, ligesom der er elektrificeret på hele togstrækningen Ystad-København. Udledningerne fra landtransporten udgør kun en meget lille del af udledningen fra den samlede rejse. De CO₂-reduktioner der opnås ved skift mellem forskellige landtransportformer vil kun bidrage positivt i en kortere årrække, da hovedparten af landtrafikken herefter forventes at være omstillet. Det er således omstillingen af færge- og luftfarten samt, på den korte bane, bedre udnyttelse af færgekapaciteten, som vil reducere CO₂-udledningerne på rejser til og fra Bornholm.

Grøn omstilling af luftfarten indgår ikke i denne analyse, da det i regeringsgrundlaget fremgår, at regeringen vil gøre det muligt at etablere en grøn indenrigsrute i 2025 og senest i 2030 fuld grøn indenrigsflyvning. Der arbejdes således med at opfylde ambitionen om grønne indenrigsflyvninger i andet regi.

Hvilken transportform der er mest grøn i perioden frem mod 2030 afhænger af den grønne udvikling for fly- og færgetrafikken, samt belægningsgrader på de to transportformer, der igen afhænger af blandt andet prisen på transport.

I prisanalysen (*delanalyse nr. 2*) peges der på, at priserne for gående ombord på færgen med fordel kan sættes ned, såfremt der er et ønske om at fremme grønne og aktive transportformer. I kapacitetsanalysen (*delanalyse nr. 1*) ses, at der er ledig passagerkapacitet året rundt, mens det i analysen af hvordan den kollektive trafik på Bornholm kan blive mere grøn (*delanalyse nr. 6*) ses, at antallet af brugere af den kollektive trafik på Bornholm steg markant i perioden med gratis færgebilletter til gående over sommeren 2021. Således peger analysen på, at prisen på færgebilletter til gående med fordel kan sættes ned for at fremme antallet af gående passagerer og dermed sikre mere ledig bilkapacitet. Således sænkes den gennemsnitlige CO₂-udledningen per passager, samtidig med, at den kollektive trafik på Bornholm fremmes med øget provenu til følge.

Hvis der flyttes bilister over i mere grønne og kollektive transportformer, sikres et mindre CO₂-aftryk fra færgen ligesom den nuværende kapacitet på færgen kan række længere inden der må indsættes flere afgang, som ligeledes vil udlede yderligere CO₂. Det er derfor vigtigt at tilbyde attraktiv kollektiv trafik der er med til at gøre rejsen så ubesværet og sammenhængende som muligt i begge ender af rejsen, hvad enten passageren rejser med færge eller fly. Afsnit 5.2.1 har således fokus på den del af rejsen, som foregår på Bornholm, mens afsnit 5.2.2 har fokus på del rejsen mellem København og Ystad. I afsnit 5.2.3 fokuseres på initiativer som kan fremme den positive transportoplevelse på den samlede rejse.

MRV-data: Trafikstyrelsen har på baggrund af blandt andet MRV-data fra Molslinjen A/S udarbejdet en model til opgørelse af CO₂-udledninger for en passagers rejse mellem Sjælland og Bornholm. MRV-data kan findes her:

<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>

Gennemsnitsbetragtning: CO₂-udledningen beregnes for rejser med bil, bus, tog eller fly. Beregningen er en gennemsnitsbetragtning. Det beregnes hvor meget CO₂ den faktiske færge udleder per overfart i 2021, samt hvor mange kg som de medbragte passagerer og køretøjer på en gennemsnitlig færgeafgang i 2022 må forventes at veje. CO₂-udledningen på en gennemsnitsoverfart fordeles på det estimerede antal kilo, som færgen transporterer.

Kontekst: Beregningen benyttes i analysen til at sætte fokus på hvorledes kapaciteten på en færgeoverfart bedst udnyttes rent klimamæssigt. Fremadrettet forventes en stigning i transportbehovet mellem Bornholm og det øvrige Danmark. Beregningen bruges til at vise vigtigheden af at udnytte kapaciteten på færgen bedst muligt, således at der

- i) kommer flest muligt passagerer med hver overfart, samtidig med
- ii) at antallet af overgange ikke stiger unødigt med større CO₂-udledninger til følge.

Såfremt færgen sejler, vil den også udlede CO₂, og det kan derfor ikke udledes af gennemsnitsbetragtningerne, at en færge uden køretøjer ombord ikke udleder CO₂.

En beregning af CO₂-udledninger per færgeoverfart kan ses i afsnit 1.4.

5.3.1 Transport på Bornholm

Færgehavnen i Rønne er opbygget som et knudepunkt, hvor alle øens buslinjer mødes, og færgens sejltider er sammentænkt med bussernes køretider. Herudover er færgehavnen placeret i centrum af Rønne, som er Bornholms største by målt på antal indbyggere, ligesom det også er denne by, hvor størstedelen af arbejdspladserne på Bornholm er placeret. Der er således et relativt stort passagergrundlag, som øens buslinjer og andre transportformer her kan baseres på.

Bornholms lufthavn er placeret knap fem kilometer udenfor Rønne by, og betjenes af én helårsbusrute og to sæsonbusruter, hvis køreplaner ikke er sammentænkt med flyenes ankomst- og afgangstider. Der er ikke større beboelsesområder rundt om lufthavnen, og passagergrundlaget er begrænset til lufthavnens brugere.

Færgehavnen og lufthavnen har således markant forskellige udgangspunkter for betjening af kollektiv transport og andre mobilitetstjenester.

Det vurderes i analysen af den kollektive trafik på Bornholm (*delanalyse nr.6*), at kundegrundlaget ved lufthavnen er så spinkelt, at det ikke vil være muligt at betjene de enkelte flyafgange og -ankomster væsentlig bedre med kollektiv trafik, end hvad der er tilfældet med den nuværende busbetjening. I analysen af muligheden for at opsætte grøn infrastruktur i Bornholms lufthavn, som kan understøtte grøn transport til og fra lufthavnen (*delanalyse nr. 8*) ses det, at passagergrundlaget i lufthavnen ligeledes er for småt til indførelse af delebilsordninger. I stedet kan det være en mulighed for BAT at undersøge, om det er relevant at tilbyde flextrafik til/fra Bornholms Lufthavn i stil med den fly-taxi-ordning, som har eksisteret i lufthavnen tidligere.

Bornholm adskiller sig fra større byer ved at være tyndt befolket og befolkningen er spredt udover hele øen. Dette er således en barriere i forhold til at indføre kommercielle delemobilitetsordninger, hvilket beskrives i delanalysen om grøn infrastruktur ved Bornholms Lufthavn (*Delanalyse nr. 8*). De eksisterende samkørselsordninger på Bornholm benyttes ofte i forbindelse med længere ture, hvor den rejsende skal med færgen, og vurderes ikke at være et alternativ, når den rejsende skal til lufthavnen, da turene her bliver for korte. Det vurderes, at andre MaaS-løsninger som kan resultere i øget "samkørsel" internt på Bornholm, forudsætter at der kan etableres nye modeller for privat udbud af køremuligheder.

Det vurderes i analysen af ladestanderkapaciteten på Bornholm (*Delanalyse nr. 10*), at der er tilstrækkelig ladestanderkapacitet på Bornholm, men at denne kan blive udfordret frem mod 2030. Trafikstyrelsen noterer sig, at Bornholms Regionskommune er opmærksom på at følge udviklingen i efterspørgsel og kapacitetsbehov tæt, og at kommunens ambition er at justere udbuddet af ladestander løbende efter behov. På Bornholms Lufthavn er der 2 ladestander med hver to udtag, hvilket vurderes at være passende, da det ikke vurderes at være et af de mere efterspurgte ladesteder på øen grundet lufthavnens geografiske placering, samt typen af rejser, som foregår til og fra lufthavnen.

Det er i analysen af den kollektive trafik på Bornholm (*delanalyse nr.6*) undersøgt, hvordan den kollektive trafik kan gøres mere grøn og attraktiv på rejsen til og fra færgeterminalen i Rønne. Samlet set viser analysen, at Bornholm er relativt godt betjent af kollektiv trafik sammenlignet med andre lignende områder i Danmark. Herudover er prisen på en rejse med den kollektive trafik relativt billig sammenlignet med andre steder i landet, hvis den rejsende benytter klippekort. Til gengæld er det dyrere end andre steder i landet for de passagerer, der benytter kontantbilletter eller periodekort. Rejsekortet kan ikke benyttes på Bornholm, som det ellers er tilfældet de fleste andre steder i Danmark.

Ud fra niveauet af passagerindtægter og udgifter ved den kollektive trafik på Bornholm, kan det konkluderes, at hvis der skal laves investeringer i den kollektive trafik på Bornholm, skal der enten genereres flere passagerindtægter eller det kommunale driftstilskud skal stige yderligere.

I analysen af den kollektive trafik foreslås en række tiltag for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og grøn:

- Det kan undersøges, om der med fordel kan indføres mere direkte ruter mellem Bornholms største byer. Dette kan eventuelt kombineres med Flextrafik eller Plustur. Dette kan medføre at beboere i større byer vil være mere villige til at benytte kollektiv trafik, da en mere direkte rute resulterer i kortere transporttid.

Samtidig giver en mere direkte (og dermed kortere) rute bedre forudsætninger for omstilling til elbusser, da den nuværende omvejskørsel kan være en udfordring for elbussers rækkevidde. En sådan omlægning kan muligvis gennemføres budgetneutralt, og kan reducere bussernes CO₂-udledning.

- En måde at øge passagerindtægterne er at udbyde billig færgetransport for gående og passagerer med cykel. Tiltaget med gratis færgetransport for gående fik i 2021 antallet af passagerer i den kollektive trafik på Bornholm til at stige.

- BAT kan indgå billetsamarbejder med Molslinjen, i stil med det billetsamarbejde de har med Kombardo Expressen.
- BAT er allerede i gang med den grønne omstilling af den kollektive trafik, og har af to omgange fået tildelt statsligt tilskud til anskaffelse af elbusser. BAT har således i 2020 fået tilsagn om 6,6 millioner kroner til fire elbusser, og dernæst i 2023 fået tilsagn om otte millioner kroner i tilskud til ti elbusser fra puljen til grønne busser og grøn flextrafik. Dog har det vist sig, at de tilbud som BAT har fået på nye elbusser har været meget høje i forhold den pris som andre trafiksselskaber betaler for elbuskørsel, Bornholms Regionskommune skal nu revurdere økonomien i omstilling til elbusser.
- En del af forklaringen på det høje omkostningsniveau for BAT kan være, at andre trafiksselskaber har en fordel i at anskaffelse og idriftsættelse af elbusser sker via private busoperatører, som har erfaring med at gennemføre opgaven til lavest mulige omkostninger. Erfaringerne fra andre dele af landet er, at indkøb af elbusser relativt hurtigt er tjent ind igen grundet lavere driftsomkostninger ved elbusser end ved dieselbusser, hvorfor det vil være en fordel at fremrykke investeringer i elbusser. Det kan overvejes, om man via udbud kan sikre en hurtigere omstilling til emissionsfri kollektiv trafik på Bornholm.

5.3.2 Transport mellem København og Ystad

Til og fra færgeterminalen på Ystad havn afgår både tog (passageren skal skifte tog i Malmö) og fjernbus mod København (stoppesteder på Ingerslevsgade, Hovedbanegården og Københavns lufthavn).

I analysen af muligheden for at genetablere en direkte togforbindelse mellem Ystad og København (*delanalyse nr. 7*), ses det at fjernbusserne i dag leverer et godt produkt med mange afgang og relativt kort rejsetid. Det er således muligt at genindføre den direkte togforbindelse, men der er ikke nogen åbenlyse fordele ved at indsætte tog i stedet for bus, da denne transportform er mere ufleksibel i forhold til muligheden for løbende at tilføje mere kapacitet. I forhold til antallet af afgang er tog påvirket af kapacitetsbegrænsninger på jernbanenettet, som busser ikke på samme måde oplever. Der vil være en kortvarig positiv CO₂-effekt, men da busserne forventes at blive omstillede til grøn transport indenfor den nærmeste årrække, vil effekten være mindre. Under antagelse af, at markedsandelen for tog på strækningen fortsat ville være den sammen som i 2017, hvor den direkte togforbindelse blev afviklet, er det beregnet, at statens tilskud vil beløbe sig til godt 600 kroner per togpassager mod knap 10 kroner per fjernbuspassager.

Det vurderes, at der ikke vil blive overflyttet et signifikant antal bilister ved en frekvensforøgelse af kollektive afgang mellem Ystad og København. Samtidig vil de klimamæssige fordele, der kunne opstå ved overflytning fra bil til tog eller fjernbus, udlignes i nær fremtid i takt med, at de grønne brændstoffer udvikles og elbiler fylder mere i den danske bilpark.

I stedet kan det gøre en forskel, hvis BAT undersøger muligheden for at udvide det fælles billetsamarbejde med Kombardo til også at gælde gående passagerer på færgerne. Det vurderes at være tiltag som dette, hvor det gøres nemt at købe ét billetprodukt til den samlede rejse, som kan være med medvirkende til at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik.

Indeværende rapport opsummerer hovedkonklusionerne fra delanalyse 1-10, samt basisscenarie og fremskrivning af trafikken til 2040. For yderligere detaljer og konklusioner henvises de disse rapporter, som ligeledes er en del af Bornholmeranalysen.