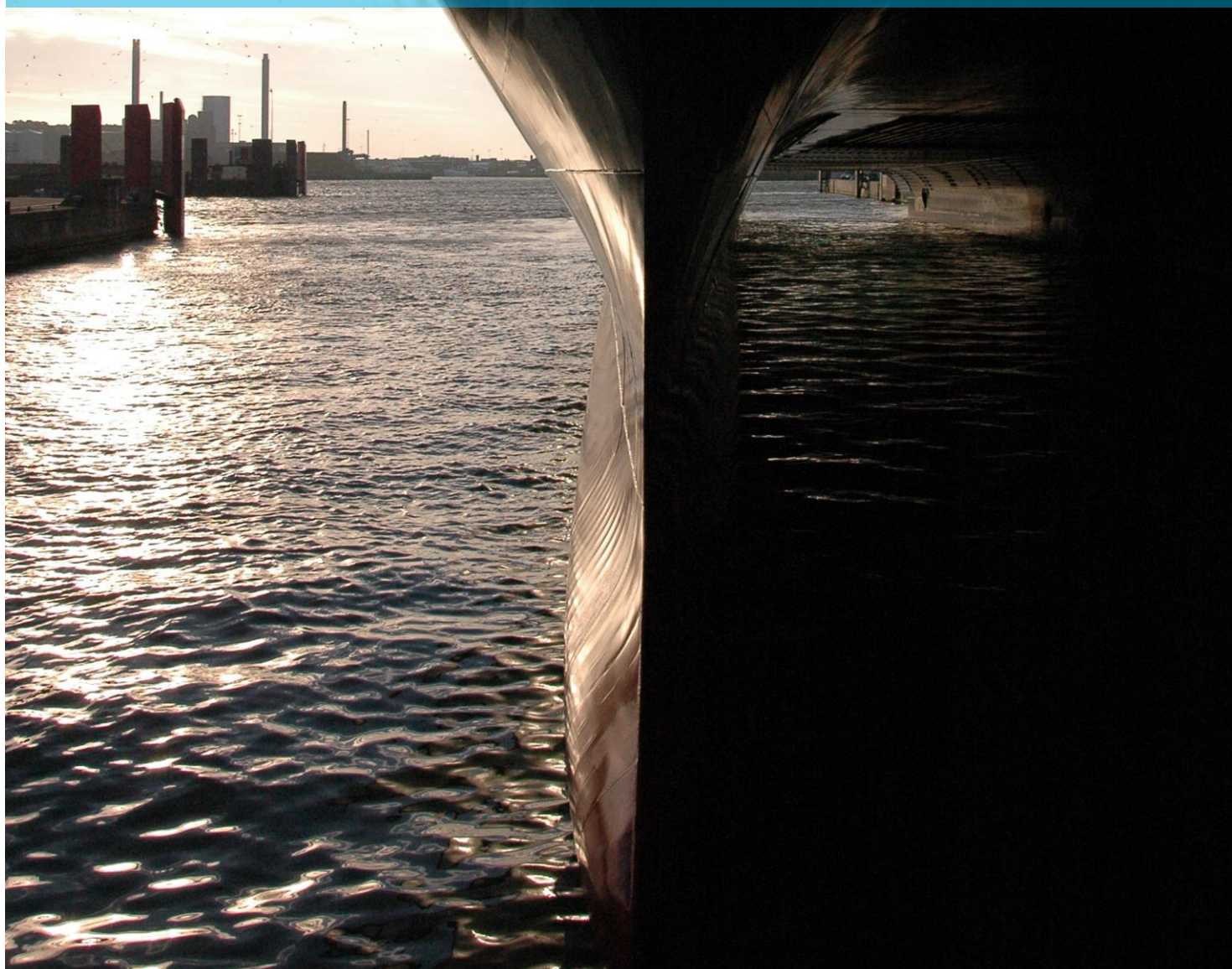


# Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm

Juni 2014





# Rammerne for den fremtidige færgbetjening af Bornholm

## Rammerne for den fremtidige færgetjening af Bornholm

Udgivet af:           Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Udarbejdet af:       Transportministeriet  
ISBN:                 978-87-91511-74-5  
Forsidefoto:         Annette Timmermann

# Indhold

1.	Indledning.....	7
1.1.	Kommissorium.....	7
2.	De nuværende rammer for færgebetjeningen.....	11
2.1.	Baggrund.....	11
2.2.	Den nuværende kontrakts krav til færgebetjeningen.....	12
2.3.	Tonnagesammensætning .....	13
2.4.	Billetpriser og billetstruktur.....	14
3.	Udvikling i færgebetjeningen.....	16
3.1.	Statens udgift til færgebetjeningen .....	16
3.2.	Øgede brændstofpriser.....	17
3.3.	Passagertal m.v. ....	18
3.3.1.	Forholdet mellem gående passagerer og biler .....	21
3.3.2.	Rejsende med cykel .....	22
3.4.	Kapacitet og kapacitetsudnyttelse på Ystad-ruten.....	22
3.4.1.	Justering af kapacitet ved flytning af afgang .....	24
3.4.2.	Udvidelse af kapaciteten.....	24
3.5.	Vilkår for godstransporten.....	25
3.5.1.	Prisudvikling.....	25
3.5.2.	Godsmængderne.....	26
3.6.	Rettidighed på Rønne-Køge og Rønne-Ystad .....	31
4.	Bornholmernes vurdering af den nuværende færgebetjening.....	34
4.1.	Godserhvervets syn på færgebetjeningen .....	35
4.2.	Turisterhvervets syn på færgebetjeningen.....	37
5.	Erfaringer fra udlandet .....	41
5.1.	”Road Equivalent Tariff” – RET-princippet.....	41
5.1.1.	Skotlands erfaringer med RET-princippet.....	41
5.1.2.	Illustration af anvendelsen af RET-princippet på ruterne til Bornholm.....	43
5.2.	Adskilt ejerskab til tonnage og driften af ruterne .....	44
6.	Udbud af færgebetjeningen .....	46
6.1.	Udførelse af færgebetjeningen .....	46
6.2.	Udbuddets indhold .....	47
6.2.1.	Grundmodeller for udbuddets indhold .....	47
6.2.2.	Vurdering af udbud, ”den skotske model” og egenproduktion .....	47
6.2.3.	Udvalgte kontraktvilkår.....	49
6.3.	Udbudsform og tildelingskriterier .....	51
6.3.1.	Udbudsform.....	51
6.3.2.	Tildelingskriterier.....	52
7.	Færgebetjeningen set i et større perspektiv.....	54
7.1.	Indledning.....	54

7.2.	Den samlede trafikbetjening af Bornholm .....	54
7.3.	Reservetonnage .....	55
7.4.	Tonnagespecifikke forhold .....	56
7.4.1.	Kapacitet og fleksibilitet i forhold til de anvendte færger .	56
7.4.2.	Driftsstabilitet .....	56
7.4.3.	Investeringsomkostninger .....	57
7.4.4.	Overvejelser vedr. Tysklandstrafikken.....	57
7.4.5.	LNG .....	58
7.5.	Frekvens .....	58
7.6.	Passagertransport til Køge.....	59
7.7.	Kontraktlængde .....	60
7.8.	Færgens betydning for det bornholmske samfund.....	61
8.	Analysens hovedresultater .....	64
8.1.	Hovedresultaterne .....	64
8.2.	Overvejelser inden et kommende udbud.....	65
9.	Bilag.....	69

# 1. Indledning

Færgebetjeningen har altid haft en stor betydning for Bornholm. Langt de fleste passagerer rejser til Bornholm via færgerne på ruterne til Rønne fra Ystad eller Køge, og stort set alt fragt transporteres til Bornholm på denne måde. Eftersom øen ikke har broforbindelse, er fly det eneste alternativ til færgetrafikken.

Det er vigtigt, at Bornholm fortsat er tæt knyttet til det øvrige Danmark. Gode transportvilkår sikrer, at det er muligt at bo på Bornholm og arbejde i København, og kan dermed medvirke til at fastholde og eventuelt øge indbyggertallet på øen. Det stiller særlige udfordringer til infrastrukturen, som er en af de vigtigste forudsætninger for økonomisk vækst på Bornholm, og for at fastholde øens tilknytning til resten af Danmark. Efter åbningen af Øresundsbroen i år 2000 er der sket en stigning i antallet af rejser til Bornholm, og med indsættelsen af hurtigfærgerne er rejsetiden mellem København og Rønne reduceret til ca. 3 timer.

Folketinget besluttede i starten af 2000, at færgebetjeningen skulle sendes i udbud. Den nuværende kontrakt med Danske Færger A/S er indgået ved det 2. udbud.

En nylig spørgeskemaundersøgelse blandt bornholmerne viser, at der generelt er stor tilfredshed med den nuværende færgebetjening, men bornholmerne har dog også peget på en række områder, der ønskes forbedret.

Transportministeren nedsatte i foråret 2012 et udvalg bestående af repræsentanter fra Transportministeriet og repræsentanter udpeget af Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm, med det formål at komme med anbefalinger til brug for forhandlingerne om det 3. udbud. Den nye kontrakt om færgebetjeningen af Bornholm skal træde i kraft den 1. september 2017, når den eksisterende udløber.

Udvalgets anbefalinger vil indgå i de politiske forhandlinger om den nye kontrakt.

## 1.1. Kommissorium

Det af transportministeren i juni 2012 nedsatte udvalg fik følgende kommissorium:

*”Bornholm er Danmarks største ikke-brofaste ø, og al transport til og fra øen foregår derfor enten til vands eller i luften. Det giver særlige vilkår for øens beboere, erhvervsliv og de mange turister, der hvert år besøger øen.*

*Bornholm betjenes i dag af flere færgeforbindelser samt med fly. Transportmulighederne til og fra Bornholm har gennemgået en betydelig udvikling igennem årene.*

*Færgetransporten er i dag et vigtigt transportmiddel for Bornholm. De vigtigste færgeruter for Bornholm er ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge.*

*Færgebetjeningen blev første gang sendt i udbud i 2003. Siden 1. maj 2005 har Danske Færger A/S varetaget betjeningen af Bornholm. Den nuværende kontrakt om færgebetjeningen af Bornholm trådte i kraft i 2011 og udløber i 2017.*

*Transportministeriet fremlagde i februar 2012 en analyse af rammevilkårene for transport til og fra Bornholm. Analysen peger på, at Bornholm står over for en række transportmæssige udfordringer.*

*Det fremgår af analysen, at ”rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm skal forberedes i god tid. Transportministeriet vil derfor i 2012 iværksætte et udredningsarbejde med deltagelse af repræsentanter fra Kontaktrådet om rammerne for den fremtidige færgebetjening. Udredningsarbejdet vil blandt andet omfatte spørgsmålet om den fremtidige tonnage, takststruktur, sejlplan samt organisationsmodel. Arbejdet færdiggøres inden udgangen af 2013”.*

*Der igangsættes på den baggrund et udredningsarbejde i samarbejde mellem Transportministeriet, herunder Trafikstyrelsen, og Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm med henblik på at belyse rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm. Arbejdet skal omfatte følgende:*

- 1. En evaluering af den nuværende ordning, herunder en kortlægning af dels takststrukturen og de forskellige rabatordninger, dels tonnage og kapacitetsudnyttelsen.*
- 2. Erfaringerne med de hidtidige udbud af færgebetjeningen.*
- 3. På baggrund af bl.a. en vurdering af den nuværende ordning og de hidtidige erfaringer med udbudsmodellen opstilles og analyseres modeller og scenarier for den fremtidige færgebetjening, herunder:*
  - Den fremtidige takststruktur for både personer og gods.*
  - Det fremtidige behov for tonnage og kapacitet samt rammerne for sejlplanerne for både persontransport og fragt.*
  - Den fremtidige indretning af udbudsmodellen eller alternative organiseringsmodeller, herunder spørgsmål om kontraktlængde, økonomi, finansiering og risikodeling mv.*

*Analyserne af de enkelte modeller og scenarier skal omfatte bl.a. de trafikale og de statsfinansielle konsekvenser samt de EU-retlige aspekter.*



*Der nedsættes et embedsmandsudvalg med repræsentanter fra Transportministeriets departement (formand), Trafikstyrelsen og 4 medlemmer udpeget af Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm.*

*Udvalgets anbefalinger skal holdes indenfor samme økonomiske ramme, som er afsat i indeværende kontraktperiode til færgebetjeningen af Bornholm.*

*Udvalget kan inddrage ekspertise fra relevante parter. Trafikstyrelsen sekretariatsbetjener udvalget.*

*Arbejdet igangsættes i medio 2012 og afsluttes inden udgangen af 2013, hvorefter analysen forelægges for Regeringens Økonomiudvalg.”*

Udvalget blev sammensat af medlemmer fra Transportministeriet og repræsentanter udpeget af Kontaktrådet for trafikbetjening af Bornholm. Trafikstyrelsens udbudsenhed blev i 2012 flyttet til Transportministeriet, og der har derfor ikke været repræsentanter fra Trafikstyrelsen i udvalget.

Transportministeren godkendte efterfølgende, at Kontaktrådet udnævnte 5 medlemmer til udvalget.

*Fra Transportministeriet:*

Kontorchef Mikkel Sune Smith (formand)  
Kontorchef David Klæsøe-Lund

*Repræsentanter udpeget af Kontaktrådet:*

Borgmester Winni Grosbøll, formand for Kontaktrådet  
Viceborgmester Steen Colberg Jensen, næstformand for Kontaktrådet  
Direktør Morten Studsgaard, DI Bornholm  
Direktør Jacob Lund, Destination Bornholm og Familieferie Bornholm  
Bjørn Carlsen, formand for Bornholms Passagerforening

Repræsentanterne udpeget af Kontaktrådet har været sekretariatsbetjent af:

Chefkonsulent Henrik Eybye Nielsen (Kontaktrådets sekretariat)

Udvalget har været sekretariatsbetjent af Transportministeriet:

Fuldmægtig Line Ringsholt Jensen  
Fuldmægtig Jørn Juhl Rasmussen  
Fuldmægtig Louise Aulin Pallis  
Fuldmægtig Line Klitsø  
Specialkonsulent Michael Thumand

Udvalget har holdt 11 møder i perioden juni 2012 til februar 2014. Møderne har været holdt i hhv. København og Rønne.

## 2. De nuværende rammer for færgebetjeningen

### 2.1. Baggrund

I de senere år er der sket markante ændringer i færgebetjeningen af Bornholm. Fra 1973 til 2005 blev trafikken udført af statselskabet Bornholms-Trafikken.

Frem til år 2000 var trafikeringen sammensat af trafik på 3 ruter, Rønne-København, Rønne-Ystad og Rønne-Sassnitz, hvoraf sidstnævnte primært var sommertrafik. Der blev anvendt 3 traditionelle bilfærger: Povl Anker, Jens Kofoed og Peder Olsen. I lavsæsonen betjentes Københavnsruten med en natur i begge retninger. Den færge, der ankom til Rønne fra København om morgenen, udførte to daglige dobbeltture på Ystad-ruten, eller af og til én på Ystad-ruten og én på Sassnitz-ruten. Der blev i lavsæsonen kun anvendt to færger. I sommertrafikken blev alle tre færger anvendt, idet den færge, der ankom til København om morgenen, returnerede til Rønne og vendte tilbage til København til aftenafgangen. Den færge, der kom fra København om morgenen, klarede trafikken på ruterne fra Rønne til hhv. Ystad og Sassnitz som dagtrafik.

I foråret 2000 blev hurtigfærgen Villum Clausen indsat, og Øresundsforbindelsen åbnet. Der blev også etableret bus- og togforbindelse direkte mellem en nyanlagt hurtigfærgeterminal i Ystad og København H. Charteraftalen vedr. færgen Peder Olsen blev ikke fornyet.

Den ny trafikstruktur betød omgående en væsentlig overflytning af passagerer og personbiler til Rønne-Ystad. I 1999 var passagerfordelingen 1/3 på København-Rønne og 2/3 på Ystad-ruten, men i 2011 var passagerandelen på Køge-Rønne faldet til 1/6. I samme periode blev det samlede passagerantal på de to ruter øget med 20 pct.

I foråret 2001 begyndte rederiet at anvende Køge Havn som destination for trafik med gods, som aflastning for Københavnsrutens færger. Køge-ruten blev frem til oktober 2004 betjent med chartrede ro-ro-færger.

Fra 1. oktober 2004 anvendtes alene Køge Havn – og ikke København.

I 2002-2003 blev det ved et politisk forlig<sup>1</sup> aftalt, at færgebetjeningen af Bornholm skulle sendes i EU-udbud og i forlængelse heraf gennemførtes en lovændring. I 2004 stiftede staten Bornholmstrafikken A/S og den 1. maj

---

<sup>1</sup> Jf. aftale mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti om den fremtidige færgebetjening af Bornholm af 23. oktober 2002.

2005 påbegyndtes trafikeringen i henhold til den første udbudte kontrakt. Der er siden gennemført endnu et EU-udbud.

I det første udbud blev der stillet krav om en tonnagesammensætning med én hurtigfærge, én bilfærge og to RoPax-færger. Udbuddet blev vundet af Bornholmstrafikken A/S. Tonnagesammensætningen medførte, at færgen Jens Kofoed blev solgt, og der blev indsat to nybyggede RoPax-færger, Dueodde og Hammerodde. De to RoPax-færger skulle anvendes på Køge-ruten i dobbeltrettet trafik, med en væsentlig gods-kapacitetsforøgelse som følge, mens den tilbageværende bilfærge Povl Anker blev anvendt som reserve- og supplements-færge samt på ruten til Sassnitz.

Kontrakten, der omfattede trafik fra 1. maj 2005, var 5-årig, men den blev forlænget med 16 måneder til udgangen af august 2011, fordi der derved blev mulighed for at gennemføre et udbud, hvor tidsrummet mellem kontraktindgåelse og trafikstart var tilstrækkeligt stort til, at udbuddets vinder eventuelt kunne nå at få bygget ny tonnage.

I det andet udbud, med kontraktindgåelse i februar 2009 og trafikstart i september 2011, blev der stillet krav om en massiv forøgelse af hurtigfærgekapa- citeten, hvilket medførte, at Danske Færger A/S, som vandt udbuddet, indsatte den nybyggede færge Leonora Christina. Samtidig blev trafikken på Køge-ruten også ændret, sådan at trafikken fra 2011 kunne gennemføres med én RoPax-færge. Færgen har afgang fra Rønne om eftermiddagen, vender i Køge omkring midnat og er retur i Rønne om morgenen. Dueodde blev solgt og afhændet i oktober 2010. Den enkeltrettede trafik på Køge-ruten startede den 10. oktober 2010.

## 2.2. Den nuværende kontrakts krav til færgetjeningen

Færgetjeningen af Bornholm drives i henhold til kontrakt mellem staten og Danske Færger A/S. Den nuværende kontrakt dækker perioden 1. september 2011 til 31. august 2017. Kontrakten omfatter færgetjeningen af ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge.

I henhold til kontrakten er den planlagte overfartstid Rønne-Ystad 80 minutter. Kravet til overfartstid medfører, at ruten kun kan betjenes af hurtigfærger.

Kontrakten stiller krav om, at der skal kunne overføres et nærmere bestemt antal passagerer og personbiler pr. driftsdøgn. Der er 4 typer af driftsdøgn med forskellige kapacitetskrav:

- På 32 maksimumkapacitetsdage pr. år skal der kunne overføres 10.000 passagerer og 2.200 personbil-enheder i hver retning.
- På 52 højkapacitetsdage pr. år skal der kunne overføres 7.000 pas- sagerer og 1.500 personbil-enheder i hver retning.

- På 50 mellemkapacitetsdage pr. år skal der kunne overføres 5.000 passagerer og 1.000 personbil-enheder i hver retning.
- På de resterende dage (lavkapacitetsdage) skal der kunne overføres 2.000 passagerer og 600 personbil-enheder i hver retning.

Kravene er fastsat på baggrund af bl.a. erfaringer og analyser og fremskrivninger af trafikdata. Ved udbuddet blev der ikke stillet krav til færgernes størrelse og antal.

Med udgangspunkt i den nuværende sammensætning er en af fordelene ved at benytte en hurtigfærge til færgebetjeningen af Bornholm fleksibiliteten i forhold til den svingende efterspørgsel (der er 20 gange så mange passagerer på en lørdag i juli som på en tirsdag i februar). Hurtigfærgerne sejler mellem 3 og 8 daglige dobbeltture på Ystad-ruten. Såfremt maksimumskapaciteten på 10.000 passagerer og 2.200 biler pr. døgn pr. retning, skal kunne opfyldes med langsommere skibe, vil frekvensen være lavere, og færgernes kapacitet skal være endnu større. Det vil være muligt, men samtidig vil det medføre en massiv overkapacitet på den enkelte færge på de dage, hvor der ikke skal overføres så mange, men hvor man samtidig må opretholde en vis frekvens.

På Rønne-Køge er der i kontrakten ikke fastsat krav til maksimal overfartstid, men derimod følgende krav til kapacitet og frekvens:

- Der skal være én daglig afgang på ruten. Afgang fra Rønne må ikke være tidligere end kl. 17.00, ankomsten til Rønne må ikke være senere end kl. 6.00. Den daglige kapacitet til køretøjer skal være mindst 1.500 højede dækmetre.
- Der skal være 100 køjepladser. Derudover skal der være 400 passagerpladser, hvoraf de 100 skal være hvilepladser.

## 2.3. Tonnagesammensætning

I kontrakten stilles der krav til daglig rutekapacitet og minimumsfrekvens (antal overfarter pr. dag). På Rønne-Ystad er der desuden krav til overfartstiden. Derudover stilles der krav til responstid, dvs. indsættelse af erstatningskapacitet, hvilket indebærer, at man skal kunne overføre alle bookede inden for et bestemt tidsrum.

Danske Færger A/S afgav tilbud på færgebetjeningen med følgende tonnagesammensætning:

- Leonora Christina er hovedfærge på Ystad-ruten og i daglig brug på 3-5 dobbeltture pr. dag. Den har en kapacitet på 1.400 passagerer og ca. 350 personbiler.
- Villum Clausen er supplementsfærge på Ystad-ruten og er i brug på de p.t. 32 årlige maksimumkapacitetsdage, hvor den udfører 3 dagli-

ge dobbeltture. Desuden afdækker den passager- og biltrafikken på Ystad-ruten, når Leonora Christina er på årligt værftsophold. Villum Clausen har en kapacitet på 1.055 passagerer og ca. 215 personbiler.

- Hammerodde er hovedfærge på Køge-ruten, hvor der udføres en daglig dobbelttur. Den har en kapacitet på 400 passagerer og ca. 1.538 dækmeter. Den anvendes desuden på ruten Rønne-Sassnitz.
- Povl Anker er reservefærge med 515 dækmeter og plads til 1.500 passagerer. Den anvendes som gods bærende færge på Ystad-ruten, når Leonora er på værft og som reserve på Køge-ruten, når Hammerodde er på værft. Her er Povl Ankers godskapacitet dog ikke tilstrækkelig på alle dage, hvorfor den er suppleret med yderligere chartret tonnage (i 2013 ro/ro-færgen Gute). Desuden anvendes færgen i trafikken på ruten Rønne-Sassnitz, når Hammeroddes passagerkapacitet ikke er tilstrækkelig.

## 2.4. Biletpriser og billetstruktur

Billetstrukturen for færgebetjeningen af Bornholm blev gennemgribende ændret pr. 1. maj 2005, hvor den første udbudte kontrakt trådte i kraft. Ændringerne havde til formål at skabe en fordel for personer, der ofte rejser til/fra Bornholm (fx pendlere, erhvervsdrivende og sommerhusejere), samtidig med, at indtægtsgrundlaget blev fastholdt. Billetstrukturen giver desuden operatøren bedre muligheder for at optimere trafikken via bl.a. store frihedsgrader i forbindelse med prisfastsættelse og god mulighed for prisdifferentiering.

Den billetstruktur er videreført i den nugældende kontrakt, der trådte i kraft den 1. september 2011.

Billetstrukturen indeholder tre overordnede billettyper: Normalbilletter, pendler-billetter ("Færgen Bizz" for køretøjer, "Færgen Kort" for gående) og rabatbilletter (til børn, pensionister, handicappede, grupperejsende mv.).

I kontrakten er der fastsat maksimale priser for alle billettyper. Derudover er der for nogle billettyper fastsat maksimale gennemsnitspriser. Operatøren tvinges herved til at sælge et stort antal billetter pr. år til en rabatteret pris, således at den maksimale gennemsnitspris overholdes.

Operatøren fastsætter de konkrete biletpriser for hvert kalenderår. Biletpriserne skal godkendes af Transportministeriet.

For en almindelig bil med op til 5 passagerer er maksimumprisen for en Billet-billet på Ystad-ruten i højsæson ca. 2/3 af maksimumprisen for en normalbillet, resten af året er maksimumprisen ca. 1/3.

Den maksimale gennemsnitspris pr. år for en almindelig bil med 5 passagerer er 65 pct. af maksimumprisen for normalbilletten for en almindelig bil med 5 passagerer.

Pendlerbilletter ("Færgen Bizz" for køretøjer, "Færgen Kort" for gående) er et produkt, der giver rabatter til dem, der rejser ofte. Der betales en årsafgift i forbindelse med den første rejse, som samlet bliver lidt dyrere end den tilsvarende normalbillet. Rejse nummer to foretages næsten til fuld pris, men derefter koster hver rejse maksimalt 40 pct. af maksimumprisen for normalbilletten. Den realiserede gennemsnitspris pr. rejse falder således jo flere rejser, der udføres på et år. I 2014 er den realiserede gennemsnitspris på 6. rejse ca. 60 pct. af normalbilletten for en almindelig bil plus 5 passagerer.

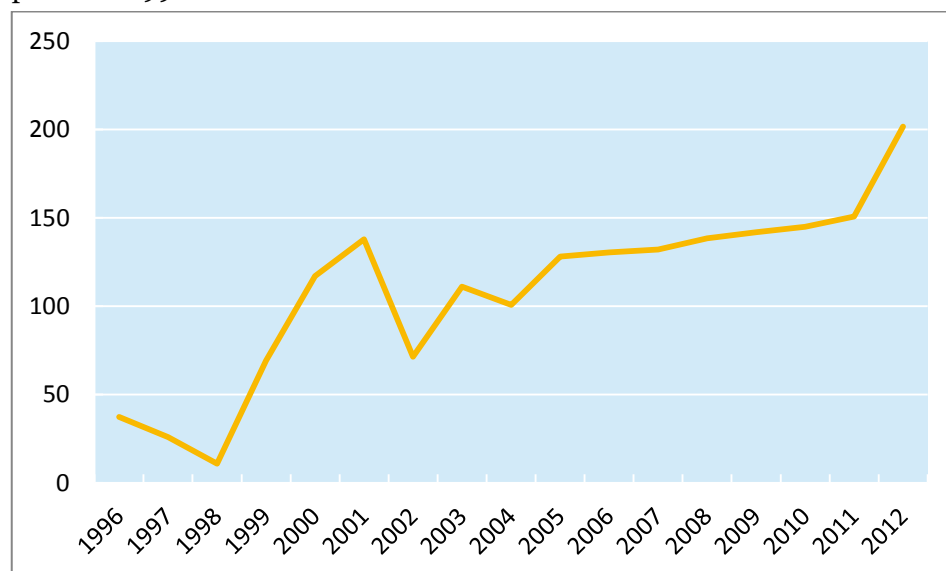
## 3. Udvikling i færgebetjeningen

Nærværende afsnit om udviklingstendenser har til formål at beskrive udviklingen i blandt andet størrelsen af statens tilskud, brændstofpriser, passager- og godsmængder og kapacitetsudnyttelse.

### 3.1. Statens udgift til færgebetjeningen

I Figur 1 ses en kurve over udviklingen i statens udgifter til færgebetjeningen af Bornholm, jf. Statsregnskaberne i perioden 1996-2012 for BornholmsTrafikken (Statsvirksomhed) og vederlag for færgebetjeningen af Bornholm (kontraktbetaling til operatøren). Statens yderligere investeringer som fx visse anlægsinvesteringer og kapitalindskud er ikke medtaget i kurven.<sup>2</sup>

Figur 1 | Statens tilskud i mio. kr. til færgebetjeningen af Bornholm i perioden 1996-2012



Kilde: Statsregnskabet 1996, konto 28.62.01; statsregnskaberne 1997-2005, konto 28.43.01; statsregnskaberne 2005-2010, konto 28.43.05; statsregnskaberne 2011-2012, konto 28.54.02

I perioden 1996-2005 ændres statens udgift i takt med statsvirksomheden BornholmsTrafikkens årlige resultat, som det også ses af Figur 1. I statsregnskaberne er statens udgift sammensat af dels færgedriften og salg om bord. For hver af de to aktiviteter følger en række indtægts- og udgiftsposter.

<sup>2</sup> Se nærmere herom statsregnskaberne 1997-2005, konto 28.43.02 BornholmsTrafikken (anlæg); statsregnskaberne 2004-2005, konto 28.43.04 Bornholmstrafikken A/S (reservationsbevilling til kapitalindskud); statsregnskaberne 2006-2010, konto 28.43.06 Forvaltning af statslige aktiver vedr. Bornholm; statsregnskaberne 2011-2012, konto 28.54.03 Statslige aktiver vedr. Bornholm.



Faldet i statens udgift fra 1996 til 1998 er især påvirket af en stigning i salg om bord, samt mellem 1997 og 1998 et fald i den samlede udgiftspost: leje, vedligeholdelse og skatter for færgedriften.

Statens udgifter steg fra 1998 til 2001. De største bidragsfaktorer er faldende indtægter fra salg om bord og stigende udgifter til køb af varer og tjenester for statsvirksomheden BornholmsTrafikken. Det faldende salg om bord vurderes at hænge sammen med ændrede toldregler.

Fra 2000 til 2004 var de fleste udgiftsposter, samt salg om bord på et forholdsvist uændret niveau. I perioden steg billetindtægterne jævnt fra 197 til 263 mio. kr., og udgiften til leje, vedligeholdelse og skatter for færgedriften steg samlet, men ikke jævnt, fra 60 til 130 mio. kr. I 2002 knækker tilskudskurven nedad, fordi der var en pæn stigning i driftsindtægterne kombineret med et fald i omkostningerne.

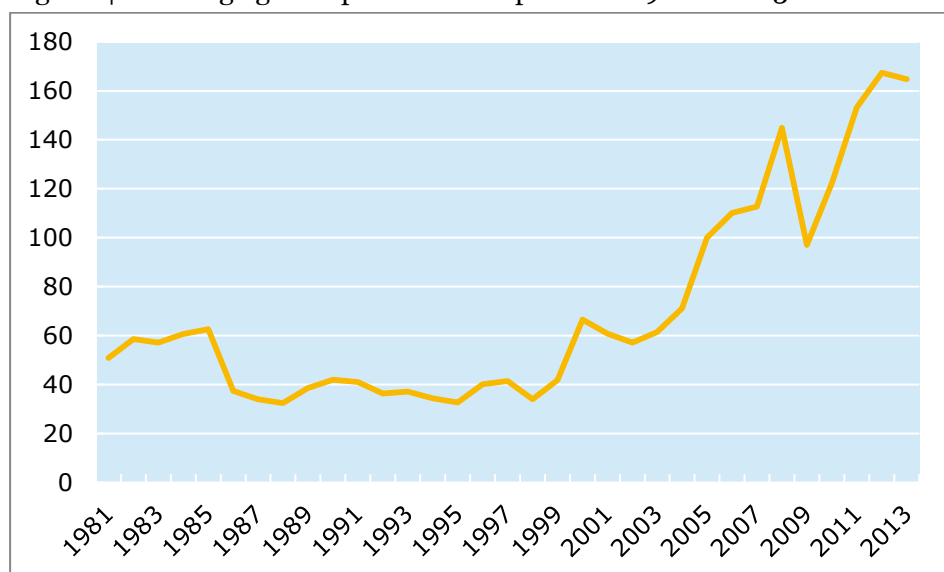
Under den første udbudte kontrakt for perioden 2005-2011 er statens tilskud jævnt stigende, fordi den løbende kontraktbetaling er fast, dog reguleret i henhold til udviklingen i nettoprisindekset og eventuel opkrævet bod.

Mellem 2011 og 2012 steg udgiften, hvilket skyldes, at den anden kontraktperiode begyndte i 2011. Fra 2012 og frem til 2017 ligger kontraktbetalingen fast, dog reguleret på samme måde som i den første kontraktperiode.

### 3.2. Øgede brændstofpriser

Den brændstoftype, der anvendes på de hurtigfærger, som indgår i færgetjeningen af Bornholm, er marine gasolie (MGO), der minder om fyringsolie. Markedsprisen på MGO er de seneste 10 år steget med i gennemsnit ca. 10 pct. pr. år – de seneste par år har stigningen dog været lidt mindre. Det fremgår af Figur 2.

Figur 2 | Ændring i gasolieprisindekset i perioden 1981 til 2013



Kilde: Danmarks Statistik. Der er anvendt årsgennemsnit. Indeksens basis år er 2005.

Den almindelige forventning hos rederierne er imidlertid, at der fra 2015 vil ske en yderligere, kraftig stigning i markedsprisen på MGO og marine diesel olie (MDO) som følge af nye krav til svovlemissioner fra skibstrafikken i bl.a. Østersø-området, der træder i kraft den 1. januar 2015. Kravene indebærer, at svovlindholdet i brændstof ikke må overstige 0,1 pct.

De fleste konventionelle færger, bl.a. Hammerodde og Povl Anker, anvender primært Heavy Fuel olie (HFO). Der fremstilles ikke HFO med et svovlindhold på under 0,1 pct., så der, hvor der i dag anvendes HFO, er man fra 1. januar 2015 nødsaget til enten at installere et anlæg til rensning af udstødningsgassen eller skifte brændstoftype til marine-diesel (MDO) eller MGO. Rensning af udstødningsgas foregår med såkaldte "Scrubbers", som skønnes at indebære en investering i størrelsesordenen 20-30 mio. kr. pr. skib. Allerede i dag er markedsprisen på både MDO og MGO væsentligt højere end prisen på HFO. Prisen ventes at stige yderligere, på grund den kommende forøgelse i efterspørgslen på svovlfattige olietyper.

Den type MGO, der anvendes på hurtigfærgerne i dag, overholder de nye krav til svovlindholdet.

### 3.3. Passagertal m.v.

Passagertallet på Rønne-Ystad undergik en jævn og stabil udvikling fra 1960'erne og frem til omkring 1990. Udviklingen gik fra ca. 150.000 passagerer pr. år midt i 1960'erne til ca. 450.000 passagerer sidst i 1980'erne. Passagertallet på Københavns-Rønne var derimod helt konstant over årene, rundt regnet en halv million passagerer pr. år. Behovet for at medtage bil på rejsen var stigende. Muligheden var kun til stede på bilfærgerne, Jens Kofod og Povl Anker.

I slutningen af 1980'erne blev der truffet beslutning om at chartre færgen Peder Olsen, som blev indsat som dagfærge på Ystad-ruten og Sassnitz-ruten i sommerhalvåret. Dette medførte en væsentlig forøgelse af kapaciteten på Ystad-ruten til både passagerer og biler. Der var en stor stigning i antallet af passagerer og biler pr. år på Ystad-ruten i første halvdel af 1990erne. Trafiktallene stagnerede i anden halvdel af 1990'erne.

I 2000 åbnede Øresundsforbindelsen, og samtidig blev Villum Clausen indsat. Disse tiltag betød, at ruten oplevede en stigning i passagertallene. I perioden fra 2000 til 2010 steg antallet med ca. 10 pct. pr. år. Til gengæld blev passagertallet pr. år på Københavns-ruten kraftigt reduceret til 216.000 passagerer i 2002 som følge af åbningen af Øresundsforbindelsen og indsættelsen af Villum Clausen.

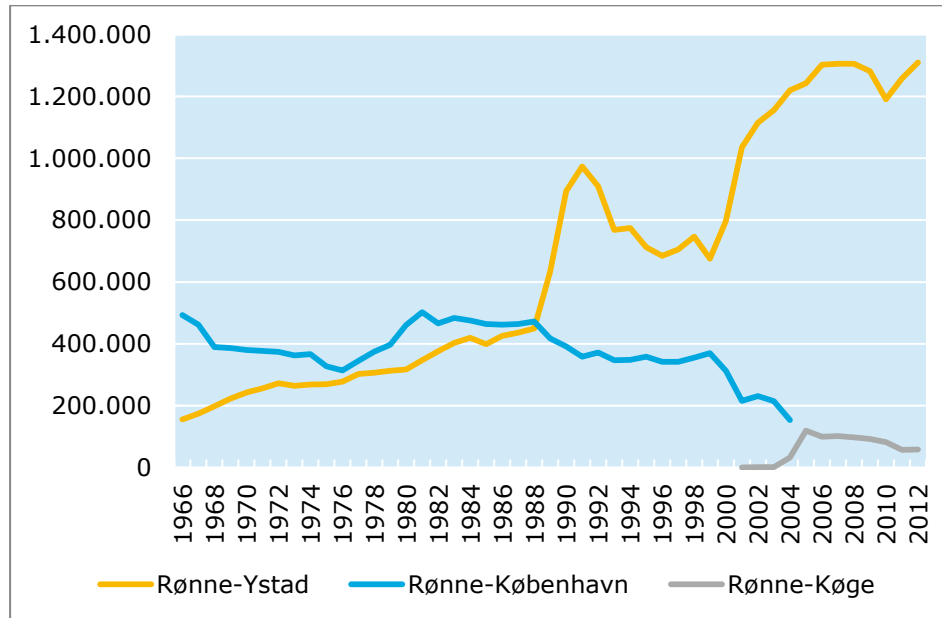
Der skete en yderligere, betydelig reduktion i passagertallet på ruterne til Sjælland, da trafikken blev flyttet til Køge. Fra 2006 var der ca. 100.000 passagerer pr. år på Rønne-Køge, mens der i 2012 blot var ca. 58.000 passagerer.

Hvert år holder ca. 30.000 skoleelever lejrskole på Bornholm, hvilket medfører et betydeligt kapacitetspres på nogle afgangene. Med indsættelsen af Le-

onora Christina i 2011 opleves der dog ikke længere problemer med, at nogle afgange er helt udsolgt pga. lejrskoleeleverne.

Nedenfor i Figur 3 ses udviklingen i antallet af passagerer fordelt på de enkelte ruter.

Figur 3 | Passagerudvikling 1996-2012



Kilde: Transportministeriet

Som det fremgår af Figur 3 rejser langt de fleste passagerer til/fra Bornholm via Rønne-Ystad. Rønne-Køge anvendes primært til gods.

Der er på årsbasis store udsving i antallet af passagerer på Rønne-Ystad, alt efter sæson og ugedag. I højsæsonen overføres der nogle dage flere end 7.000 til 8.000 passagerer i en retning pr. dag (eller 14.000 passagerer i alt på en dag), mens der på en vinterdag nogle gange overføres færre end 500 passagerer pr. retning pr. dag (eller 1.000 passagerer i alt på en dag). Nogle afgange har under 100 passagerer. Se eventuelt nærmere herom bilag 1. Da der er tale om en samfundsbegrundet færgerute, er overfarter, der typisk har relativt få passagerer oprettholdt.

Passagemængderne på Ystad-ruten har været i en nogenlunde konstant stigning med i gennemsnit 4 pct. pr. år fra 2001 og frem til 2008. I 2009 og 2010 var der et lille dyk, men væksten er genoptaget i 2011. Stigningen er stort set udelukkende sket i skuldarsæsonerne. I sommerferien er passagertallene stagneret.

#### Definition af sæsoner

Højsæson: 7 ugers sommerferie

Skuldarsæsoner: Perioderne fra påske til sommerferiens start og fra sommerferiens slutning til efterårsferien

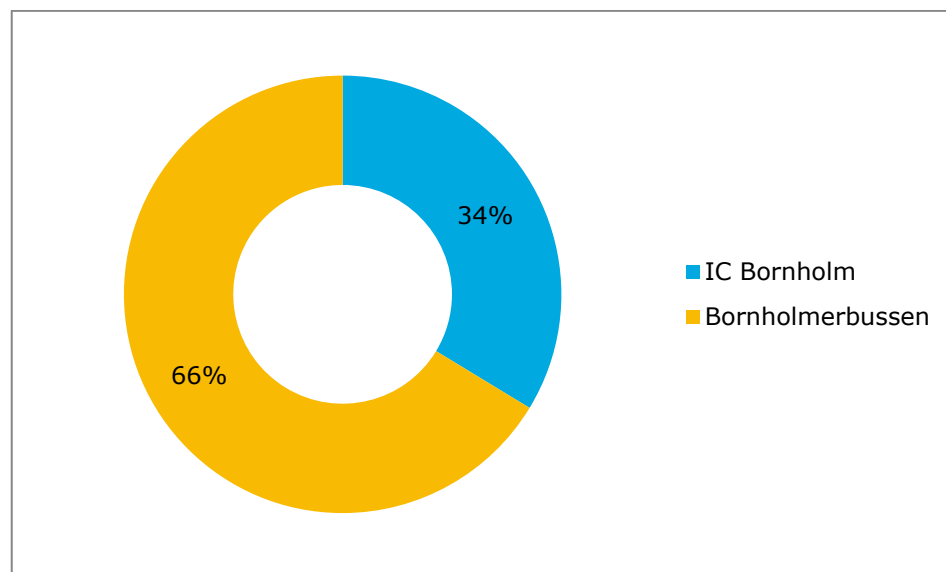
Lavsæson: Perioden fra efterårsferien til Påske.

Der er 3-8 daglige afgang på Rønne-Ystad. I lavsæsonen er der mandag til torsdag afgang fra Rønne kl. 6.30, 16.30 og 20.30. Der er typisk meget få passagerer med afgang kl. 20.30, jf. bilag 1. Den sene afgang er primært sat ind for at imødekomme det bornholmske samfunds ønske om at få fragtet gods fra Bornholm efter kl. 17.00.

Der er mulighed for at rejse med både bus og tog på strækningen mellem København H og Ystad. Busbetjeningen udføres af det private busselskab, Bornholmerbussen (Gråhundbus), mens togbetjeningen udføres som IC Bornholm af DSB i henhold til kontrakt mellem Transportministeriet og DSB.

Figur 4 viser fordelingen af de ca. 335.000 passagerer der i 2012 rejste med bus eller tog. Det fremgår heraf at to tredjedele rejser med Bornholmerbussen, mens en tredjedel rejser med IC Bornholm. Heri indgår ikke de 54.000 skolerejsende. Togets markedsandel er klart mindre i vinterhalvåret end i sommerhalvåret.

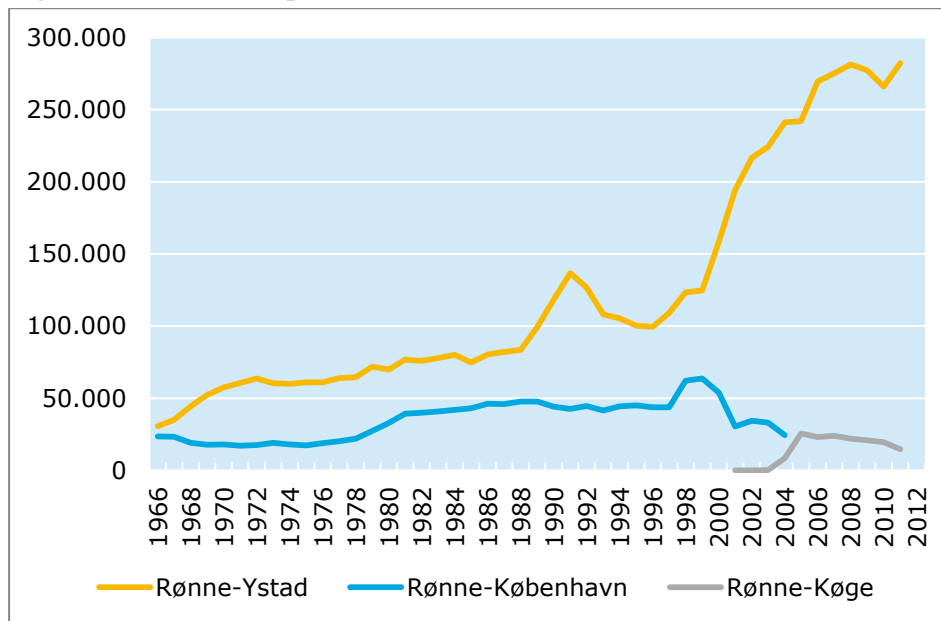
Figur 4 | Fordeling af de ca. 335.000 passagerer på bus og tog, Rønne-Ystad, 2012



Kilde: Transportministeriet

Antallet af rejser med bil har siden 1960'erne været støt stigende, jf. Figur 5. Der har især været en stor stigning på Ystad-ruten, hvor antallet af overførte biler fra midt i 1960'erne til slutningen af 1980'erne blev tredoblet til lige i underkanten af 100.000 biler pr. år. Indsættelsen af færgen Peder Olsen i starten af 1990'erne medførte en øjeblikkelig vækst i antallet af personbiler på ruten, men antallet af biler faldt igen i midten af 1990'erne. Med den store trafikomlægning i 2000 som følge af indsættelsen af hurtigfærger Villum Clausen voksede trafikmængden kraftigt til det nuværende niveau på knap 300.000 personbiler pr. år.

Figur 5 | Personbiler i perioden 1966-2012



Kilde: Transportministeriet

Væksten i antallet af overførte personbiler pr. år på Ystad-ruten er præget af, at mange turister rejser på den samme dag – typisk om lørdagen i højsæsonen, hvor der almindeligvis er skiftedag i sommerhusene og ferielejlighederne. Det er dog ikke således, at turister kun rejser på lørdage. Et stort antal turister rejser således via pakkerejser, som kombinerer en feriebolig med en bestemt ud- og hjemrejsedag med færgen.

Der er på de største rejsedage til og med 2012 overført 1.700-1.800 personbiler pr. dag i hver retning. På de mindste rejsedage overføres der i omegnen af 100 personbiler pr. dag i hver retning.

### 3.3.1. Forholdet mellem gående passagerer og biler

Antallet af overførte personbiler på Sjællands-ruterne har aldrig, ud over et par år i slutningen af 1990'erne, været over 50.000 pr. år. I 2012 blev der overført lidt over 15.000 personbiler på Køge-ruten.

Der var tidligere et stort antal gående passagerer på færgen. I 1960'erne var der i gennemsnit 10 passagerer for hver personbil, men dette antal er i dag faldet til mindre end 5 passagerer for hver personbil. En medvirkende årsag til det tidligere høje antal gående passagerer var det toldfrie salg.

Ystad-ruten medtager et ganske pænt antal grupperejsende i turistbusser, i størrelsesordenen 500 dobbeltrejser pr. år. Antallet udviser en svagt faldende tendens. Grupperejser med bus udføres hovedsagelig i sommerhalvåret, dog med en overvægt i skuldresæsonerne. Der antages at være et pænt antal grupperejser, hvor bussen ikke tages med færgen – men hvor gruppen rejser mellem Sjælland og Ystad via de øvrige transportformer, og hvor der lejes turistbus på Bornholm.

### 3.3.2. Rejsende med cykel

Cykelturisme er meget udbredt på Bornholm, og der medbringes hvert år ca. 10.000 cykler til og fra Bornholm (dvs. 5.000 returrejser), fordelt nogenlunde ligeligt på Ystad-ruten og Køge-ruten. Turister, der ikke har egen bil, og som vil have cykel med til Bornholm, kan benytte enten IC Bornholm eller Øresundstoget og derefter Skånetrafikens regionaltoget mellem Malmö og Ystad, da der ikke er mulighed for at tage cyklen med i bussen. Der er også mulighed for at benytte Køge-ruten. Derudover er der mulighed for at sende cyklen til Bornholm via Bornholm Cykel Xpress, mens den rejsende benytter fx IC Bornholm.

I højsæsonen oplever mange, at der ikke er plads nok på IC Bornholm til at have cyklen med. Ifølge den nuværende kontrakt med Danske Færger skal der være plads til 100 cykler på færgen. Der er dog sjældent mere end 20 cykler med pr. afgang på Ystad-ruten, hvilket primært må tilskrives de begrænsede muligheder for medtagning af cykler, der tilbydes i bus og tog. Et privat initiativ tilbyder transport af cykler mellem København og Rønne en gang dagligt i sommermånederne, således at passagerne kan rejse med IC Bornholm eller Bornholmerbussen, mens cyklerne fragtes til Rønne med lastbil.

Den nuværende kontrakt mellem Transportministeriet og DSB, indeholder ikke kapacitetskrav for IC Bornholm fsva. antal, passagerer eller cykler. Kontrakten indeholder dog krav om minimum 2 daglige afgange fra København til Ystad, derudover en ekstra afgang fredag og søndag, samt to ekstra afgange i højsæsonen. Køreplanen skal koordineres med sejlplanen for færgeruten Ystad-Rønne.

## 3.4. Kapacitet og kapacitetsudnyttelse på Ystad-ruten

Nærværende afsnit om kapacitet og kapacitetsudnyttelse på Ystad-ruten har fokus på passagertransport, idet denne rute overvejende anvendes af passagerer. Vilkkårene for godserhvervet behandles under afsnit 3.5.

For forståelsen af forholdene omkring kapacitet og udnyttelsen heraf er det vigtigt at være opmærksom på, at der er tale om samfundsbegrundet færgefart, som har til formål at sikre det bornholmske samfunds transportmuligheder med relativ høj frekvens og desuden tilstrækkelig kapacitet til at sikre transportmulighed på store rejsedage. Derfor må det i et vist omfang accepteres, at nogle afgange har en lav kapacitetsudnyttelse.

Ifølge den eksisterende kontrakt om færgebetjeningen af Bornholm skal operatøren kunne transportere hhv. 2.000, 5.000, 7.000 og 10.000 passagerer hver vej på et døgn afhængig af, om der er tale om en lav-, mellem-, høj- eller maksimumskapacitetsdag.

Operatøren anvender primært færgen Leonora Christina, der har en kapacitet på 1.400 passagerer. Den suppleres af Villum Clausen med plads til 1.055 passagerer.

I bilag 1 og 2 til nærværende rapport er der udarbejdet en oversigt over det gennemsnitlige passagerantal pr. måned fordelt på afgang og ugedag, samt en oversigt over de mest og mindst rejsetunge dage i 2012. Oversigterne viser nogle tendenser for, hvor mange passagerer der rejser på hvilke afgang og dage.

Der er generelt lavest kapacitetsudnyttelse på de sene afgang, dvs. afgangene kl. 20.30 og kl. 22.30 fra Rønne samt kl. 22.30 og kl. 00.20 fra Ystad. På en række afgang udnyttes under 10 pct. af Leonora Christinas passagerkapacitet. Af bilag 1 fremgår det fx at alle afgang fra Rønne kl. 20.30 og fra Ystad kl 22:30 mandag-torsdag i januar, februar, marts, november og december i gennemsnit har under 140 passagerer. Afgangene på torsdage kl. 22.30 fra Ystad har dog i gennemsnit 155 passagerer, hvilket svarer til 11 pct. af kapaciteten på Leonora.

Det er især i vintermånederne, at der er et lavt passagertal på disse afgang, men selv i sommermånederne er der ofte meget få passagerer med på afgang kl. 22.30 fra Rønne og kl. 00.20 fra Ystad.

Der er kun få afgang, hvor passagerkapacitetsudnyttelsen på Ystad-ruten er over 90 pct., dvs. over 950 passagerer på Villum Clausen og 1.260 passagerer på Leonora Christina. Det hænger dog til en vis grad sammen med, hvor mange passagerer der er i den enkelte bil, og om Bornholmerbussen og IC Bornholm har solgt alle de billetter, de råder over. Derudover har Villum Clausen (på maksimumkapacitetsdage, dvs. på de afgang, hvor den sejler som "anden-færg") ikke forbindelse med tog og bus i Ystad, så dens passagerpladsoverskud til gående passagerer udnyttes kun i begrænset omgang. Det betyder, at kapacitetsudnyttelsen på vogndækket ofte er højere end for passagerer. Udnyttelsen på vogndækket er sjældent under 10 pct. i begge retninger.

Kapaciteten på vogndækket er oftere udsolgt end for passagerer. Det bevirker, at der lukkes for booking af biler, men det udelukker ikke, at der alligevel er overskydende plads, som kan udnyttes af "chancebilister".

Det er især afgangene om lørdagen i juli midt på dagen, der er populære, mens afgangene om aftenen på lørdage i juli langt fra er fyldte. Nogenlunde samme billede gør sig gældende for august, om end tallene tydeligt afspejler, at skoleferien slutter medio august, hvorefter antallet af danske turister aftager.

I april, maj og juni er der generelt flere passagerer med i løbet af dagen. Turistsæsonen er startet, og der er en del helligdage, hvor der naturligvis er mere rejseaktivitet. Der er dog generelt et billede af, at der heller ikke er ret mange passagerer med på de sene afgang på hverdage i disse måneder.

I september og oktober svinger kapacitetsudnyttelsen meget. Der er flest passagerer på afgangene fredag, lørdag og søndag. I november har der ikke

på nogen afgange været mere end ca. 2/3 fyldt på færgen. De sene aftenafgange er næsten tomme.

Det bør bemærkes, at det ikke nødvendigvis er et problem, at der ikke er så mange passagerer med færgen i den ene retning, hvis der er mange passagerer med færgen i den anden retning. I ferierne omkring forårshelligdagene ses fx udsolgte færger hele dagen i den ene retning og gennemsnitligt 25-30 pct. kapacitetsudnyttelse i den anden. Lav kapacitetsudnyttelse er ikke kun et resultat af, hvor mange passagerer og biler der er med færgen. Det er også et resultat af, at den anvendte færge, Leonora Christina, er meget stor, fordi det har vist sig mest hensigtsmæssigt at dække det store kapacitetsbehov i sommerperioden med få, men store, færger.

I den kontrakt, der omfattede trafik i perioden 2005-2011, var der kun krav om gennemførelse af to daglige dobbeltture med hurtigfærge på Ystad-ruten i lavsæson, mens den tredje dobbelttur kunne være med RoPax-færge. I den eksisterende kontrakt skal der gennemføres tre daglige dobbeltture med hurtigfærge. En sammenligning af det daglige antal passagerer og personbiler på dage i vinterhalvåret 2009-2010 med antallet på de tilsvarende dage i vinterhalvåret 2012-2013 viser, at tilvæksten på 50 pct. i antallet af daglige hurtigfærgeafgange har ført til en tilvækst på i gennemsnit 15-20 pct. i antallet af passagerer og personbiler pr. dag.

#### 3.4.1. Justering af kapacitet ved flytning af afgange

Transportministeren har, på opfordring fra Kontaktrådet, givet Danske Færger ret til, i 2013 og 2014 at flytte 15 dobbeltture, der ellers skulle have været afviklet som 5. dobbeltture på høj- eller maksimumkapacitetsdage (med afgang kl. 22.30 fra Rønne og ankomst retur i Rønne kl. 01.40) til en række dage i skuldarsæsonerne.

#### 3.4.2. Udvidelse af kapaciteten

Den eksisterende kontrakt indeholder en reguleringsmekanisme, der medfører, at hvis der på en lav-, mellem- eller højkapacitetsdag er en kapacitetsudnyttelse på 90 pct. eller mere for passagerer eller på vogndækket, så skal der det følgende år gennemføres én ekstra dag i den overliggende kapacitetsdagstype. Reglen gælder ikke for maksimumkapacitetsdage. Der har endnu ikke været lav-, mellem- eller højkapacitetsdage, hvor kapacitetsudnyttelsen har været over 90 pct. for passagerer eller på vogndækket. Dette skyldes, at der typisk ikke er fuld udnyttelse af kapaciteten på første og/eller sidste afgang. På disse afgange er kapacitetsudnyttelsen, selv hvis dagens mest attraktive afgange er fuldt booket, så lav at den samlede kapacitetsudnyttelse ikke når op på 90 pct. Det betyder, at der er plads alle dage, hvis man rejser på en sen eller tidlig afgang. I praksis har reguleringsmekanismen aldrig medført en udvidelse af antallet af afgange. Der kan dog forekomme afgange, hvor nogle billetkategorier (fx IC Bornholm eller billigbilletter) er udsolgt, selvom der er kapacitet til flere passagerer eller køretøjer.



### 3.5. Vilkår for godstransporten

Godstransporten har – som passagertransporten – væsentlig betydning for Bornholm, og karakteriseres af repræsentanter udpeget af Kontaktrådet som en af de mest afgørende vækstdynamoer.

I nærværende afsnit beskrives først nogle forhold omkring prisudviklingen og dernæst godsmængde.

#### 3.5.1. Prisudvikling

I dette afsnit er fokus lagt på de omkostninger som godstransportørerne har til billetpriserne på færgerne. Men det må bemærkes, at godstransportørerne desuden afholder omkostninger til vareafgifter (til havneejerne) og broafgifter (når de sejler via Ystad). Vareafgifter opkræves i praksis af rederiet, der afregner den med havneejerne. Vareafgiften fastsættes af havneejerne og er variabel.

En godstransport fra Bornholm via Ystad til Jylland medfører således, at transportøren skal betale færgebillet, vareafgift og to broafgifter (Øresundsbroen og Storebæltsbroen). En tilsvarende transport fra Sjælland til Jylland skal derimod kun betale en broafgift (Storebæltsbroen).

Transportørens billetpris afhænger af om chaufføren skal med om bord på færgen eller ej. Ved transport af en sættevogn, en sololastbil eller et vogntog med færgen, kører chaufføren den selv om/fra borde, og han skal derfor med færgen. Løstrailer kræver derimod håndtering af færgeoperatøren. Chaufføren parkerer traileren på en trailerplads på havnen. Færgeoperatøren kører med en havnetraktor traileren om bord på færgen og anbringer den på bukke. Ved færgens ankomst til destinationshavnen kører færgeoperatøren løstraileren fra borde og parkerer den på en trailerplads. Her kan den afhentes af en anden chauffør.

Sættevogn: Trailer med forvogn

Løstrailer: Trailer uden forvogn. Sættes en forvogn på en løstrailer, så bliver den til en sættevogn

Sololastbil: Lastbil uden anhænger

Vogntog: Lastbil med anhænger

Listepriisen for en løstrailer inkl. trailerhåndtering er lidt højere end listepriisen for en sættevogn. Men med løstraileren har vognmanden ikke omkostninger til den chauffør, som ellers skulle have været med færgen. I 2011 var 77 pct. af de overførte godskøretøjer på Køge-ruten løstrailere. På Ystad-ruten var kun lidt over halvdelen af de overførte godskøretøjer i 2011 løstrailere, 25 pct. var sættevogne og 12 pct. sololastbiler.

Billetprisen for godskøretøjer på Køge-Rønne har siden 2005 fulgt prisudviklingen i nettoprisindekset. Billetprisen har således været fastholdt på samme niveau siden 2005.

Ved politisk aftale om færgebetjeningen af Bornholm fra 2002/2003 blev priserne for godstransport til og fra Bornholm med virkning fra 1. maj 2005 sænket med 30 pct. i forhold til de forudgående års godspriser. Prissænkningen blev indført som en del af kravene til maksimumpriser for godskøretøjer i den først udbudte kontrakt.

Det er ikke entydigt, hvilken betydning prisreduktionen på godset fik. Den vækst i godsmængderne, der startede midt i 1990'erne, blev dog forstærket fra 2005. Væksten kan i et vist omfang også tilskrives indsættelsen af Ro-Pax-færgerne på Køge-ruten.

### **Prisreguleringen**

Listepriserne reguleres, i henhold til den eksisterende kontrakt, årligt i takt med udviklingen i nettoprisindekset på samme måde som billetpriser for passagerer og personkøretøjer. Det sker inden for kategorierne: sololastbiler, sættevogne, vogntog og løstrailere.

For listepriserne gælder både maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser. Priserne er i kontrakten angivet i 2007-prisniveau og reguleres i forhold til udviklingen i nettoprisindekset. Maksimumpriserne og de maksimale gennemsnitspriser for et år, inkl. eventuelt oliepristillæg eller -fradrag fremsendes af Transportministeriet til operatøren. På baggrund af disse udarbejder operatøren et udkast til listepriser, som forelægges Kontaktrådet til høring og derefter Transportministeriet til godkendelse. De af Transportministeriet godkendte listepriser er ekskl. havnenes vareafgifter.

Der er intet, der forhindrer operatøren i at have listepriser, som ligger under det maksimalt tilladte, men det fremgår af kontrakten, at der ikke må gives mængderabatter til godstransport. Reglen blev indført for at undgå at disse rabatter ville påvirke konkurrencen på godsområdet for meget.

### **3.5.2. Godsmængderne**

Der er sket en betydelig udvikling i godstrafikken til Bornholm gennem de sidste 20 år. Der er nemlig i perioden sket forandringer i rute og tonnage. Grundlæggende er der sket en væsentlig forøgelse af godsmængden, primært mellem 1998 og 2008, men også i hvilken færgerute der benyttes.

På tonnageområdet er der sket en forøgelse af kapaciteten. I den kontrakt, der omfattede trafik i perioden 2005-2011, var kapacitetskravet på vogn-dækket for Køge-ruten på 1.200 høje dækmeter, men den kraftige stigning i godsmængderne i de senere år har betydet, at kapacitetskravet i den nugældende kontrakt blev forhøjet til mindst 1.500 høje dækmeter. Færgeren blev ombygget i 2010 og har nu en kapacitet på ca. 1.550 høje dækmeter.

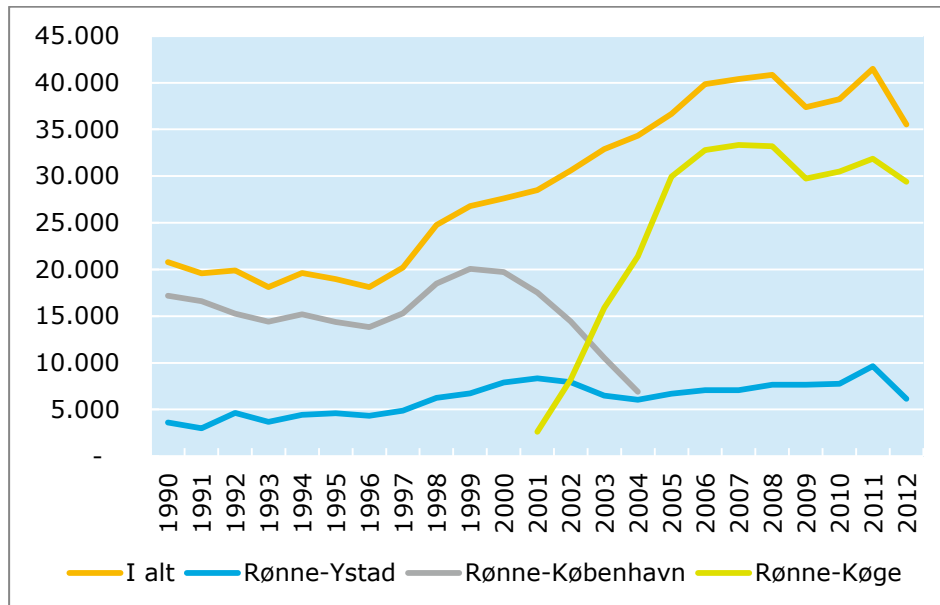
På Ystad-ruten stilles der i den nugældende kontrakt krav om plads til mindst 300 lanemeter godskøretøjer pr. retning pr. dag, på en afgang tidligst kl. 15.00. Derudover, hvis færgeren fra Rønne mod Køge har afgang inden kl. 19.30, stilles der krav om yderligere 300 lanemeter i hver retning tidligst kl. 20.00.

Ruterne er også ændret derved at København-ruten blev nedlagt i 2004, mens godsrueten mellem Køge og Rønne blev etableret i 2001.

### Udvikling på årsbasis

Antallet af godskøretøjer i trafikken til og fra Bornholm er næsten fordoblet i perioden 1998 til 2008, jf. Figur 6, og har fra 2008 til 2012 ligget relativt stabilt omkring et gennemsnit på ca. 39.000 enheder.

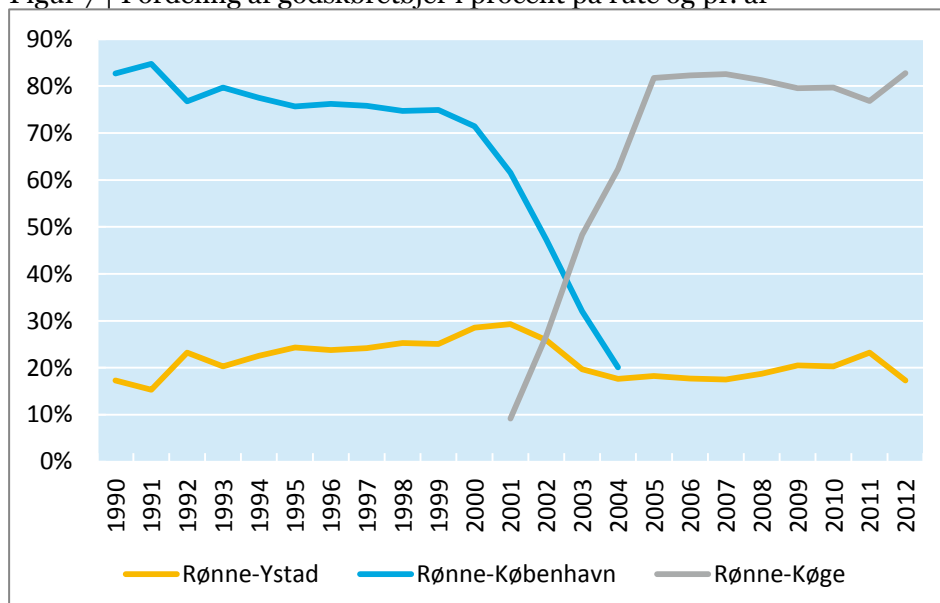
Figur 6 | Godskøretøjer pr. år pr. rute i perioden 1990-2012



Kilde: Transportministeriet

Fordelingen af godskøretøjer har gennem hele perioden fra 1998 været sådan, at 70-80 pct. af godskøretøjerne overføres mellem Sjælland og Rønne, mens 20-30 pct. overføres via Ystad, jf. Figur 7.

Figur 7 | Fordeling af godskøretøjer i procent på rute og pr. år



Kilde: Transportministeriet

Frem til 2001 blev det gods, der blev transporteret på godskøretøjer direkte mellem Bornholm og Sjælland, overført på Københavns-ruten på de almindelige natfærge-afgange, hvor der også blev transporteret passagerer og personbiler i stort omfang. I 2001 blev en ren godsroute til lastbiler mellem Rønne og Køge etableret. Trafikken blev udført med chartrede RoRo-færger, der havde plads til et begrænset antal chauffører. Dette bevirkede, at det løstrailerkoncept, der også i vid udstrækning blev praktiseret på Københavns-ruten, blev yderligere understøttet.

Den kombinerede trafik på Sjællands-ruterne, dvs. Rønne-København og Rønne-Køge, blev udført frem til efteråret 2004, hvor København-Rønne blev nedlagt. Al trafik til Sjælland blev herefter flyttet til Køge. I perioden frem til 1. maj 2005, hvor trafikken efter den første udbudte kontrakt trådte i kraft, blev godstrafikken varetaget alene af de to bilfærger, Povl Anker og Jens Kofoed, der tidligere fungerede i natfærgetrafikken til København. For at kunne stille tilstrækkelig kapacitet til rådighed udførte hver af færgerne på hverdage dog en hel dobbelttur på ruten. Færgerne havde afgang ved midnat fra hhv. Køge og Rønne, ankomst til den modsatte havn om morgenen og derefter retursejls midt på eftermiddagen.

Povl Anker og Jens Kofoed kunne hver medtage ca. 600 lanemeter gods pr. afgang, hvilket der ofte blev. I dag bliver der ofte overført over 1.000 lanemeter gods pr. afgang. Dette skyldes RoPax-færgerne Hammerodde og Dueodde, der blev indsat den 1. maj 2005, og som mere end fordoblede godskapaciteten. Begge færger havde en kapacitet på 1.235 lanemeter. Fra kontraktens start blev trafikken på Køge-ruten omlagt til ren natsejls, med afgang ved midnat fra hver sin havn og ankomst om morgenen til den modsatte havn. Den af færgerne, der ankom til Rønne om morgenen, udførte i øvrigt en dobbelttur på Ystad-ruten, primært med henblik på godstransport. Færgeren, der ankom til Køge om morgenen, blev som udgangspunkt liggende der.

Udnyttelsesgraden af de to RoPax-færger var relativ lav, idet de hver kun sejlede i alt 18 timer på 2 døgn. Det var medvirkende til beslutningen om, at man fra trafikstart den 1. september 2011 kunne betjene Køge-ruten med én færge med afgang fra Rønne om aftenen og fra Køge ved midnat.

Hammerodde blev ombygget i 2010, sådan at den kunne leve op til de forhøjede krav til kapacitet og den tilbudte overfartstid. Herved forøgedes kapaciteten til fra 1.235 lanemeter til 1.538 lanemeter.

Dueodde blev sat til salg, da den ikke skulle anvendes efter 1. september 2011, hvor den nye kontrakt trådte i kraft. Færgeren blev solgt til levering allerede i oktober 2010. Der blev i den forbindelse indgået en tillægskontrakt, hvor den opnåede besparelse på driften blev omsat i en række tiltag, bl.a. til dækning af meromkostningen ved at udføre betjeningen på Køge-ruten med kun én færge, som skulle sejle hurtigere, omkostningen ved krav om, at færgeren Povl Anker skulle udføre RoPax-færgernes trafik på Ystad-ruten, omkostninger ved at sejle yderligere en dobbelttur med Povl Anker på Ystad-ruten som natsejls og med billetpriser på 1/4 af listeprisen mv.

Det trafikale resultat blev, at en del af den trafik der skulle udføres fra 1. september 2011 startede i oktober 2010, suppleret med ekstra sejlads med Povl Anker på Ystad-ruten, primært til gods, fordi hurtigfærgen Villum Clausen ikke kan medtage gods. Ved indsættelsen af Leonora Christina i juni 2011 blev trafikken normaliseret helt i forhold til den nye kontrakt. Hammerodde medtager alt gods på Køge-ruten, og gods på Ystad-ruten overføres med Leonora Christina, der kan medtage op til 300 lanemeter godskøretøjer pr. afgang.

Med den nye sejlplan afgår færgen fra Rønne til Køge kl. 17.00, hvilket betyder, at gods, der skal fragtes til Sjælland, skal være klar på havnen allerede om eftermiddagen senest kl. 16.00 eller 16.30 afhængig af om chaufføren skal med på overfarten. Kontaktrådet stillede forslag om, at man som kompensation for denne ulempe skulle sikre, at der var mulighed for at få transporteret gods via Ystad sent på dagen. Dette skulle sikre, at der var mulighed for at få transporteret det gods, der ikke kunne nå at blive klar til afgang kl. 17.00. Det er baggrunden for, at den eksisterende kontrakt indeholder et krav om, at hvis afgang fra Rønne til Køge ligger inden kl. 19.30, skal der stilles 300 lanemeter til rådighed til gods på Ystad-ruten, med afgang fra Rønne tidligst kl. 20.00. Der er et tilsvarende kapacitetskrav i retning mod Rønne, men dog uden krav til afgangstidspunkt fra Ystad.

### **Gods fordelt på ugedage og hen over året**

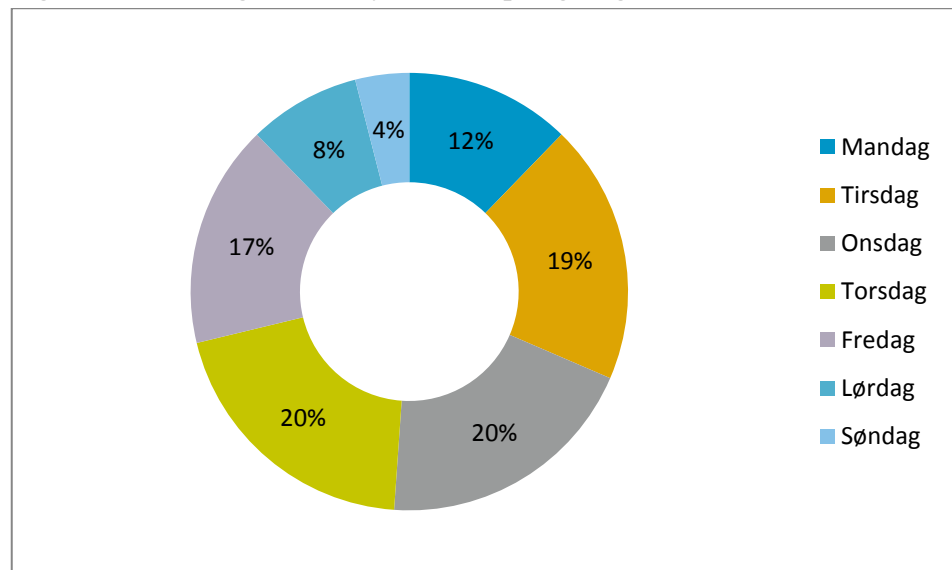
Kapacitetsudnyttelsen for køretøjer på Køge-ruten er aldrig over 80 pct., men ofte 60-70 pct. De 80 pct. kapacitetsudnyttelse er tæt på udsolgt, fordi bl.a. færgens indretning og godskøretøjernes størrelse forhindrer, at færgens totale kapacitet kan udnyttes fuldt ud. Godserhvervet har anført, at den stramme sejlplan også er en medvirkende årsag.

Der er i lavsæson sjældent flere end 100 passagerer pr. afgang på Køge-ruten, mens der i sommerferien sjældent er færre end 100 passagerer pr. afgang.

I 2011 var 77 pct. af de overførte godskøretøjer på Køge-ruten løstrailere. På Ystad-ruten var kun lidt over halvdelen af de overførte godskøretøjer løstrailere, da Ystad oftest ikke er endestation for godset.

På Rønne-Køge sejles der efter den eksisterende kontrakt en dobbelttur pr. døgn med færgen Hammerodde. Ses der på fordelingen af godsenheder på de enkelte ugedage i 2012, fremgår det, at størstedelen af godset transporteres på hverdage. Det fremgår af Figur 8.

Figur 8 | Andel af godskøretøjer fordelt på ugedag i 2012



Kilde: Transportministeriet

Der er meget få godskøretøjer med Køge-færgen både lørdag og søndag eftermiddag fra Rønne og natten efter lørdag og natten efter søndag fra Køge. Det varierer lidt, hvilken af de to dage (lørdag eftermiddag/nat og søndag eftermiddag/nat), der er mindst, men de laveste godsmængder ses natten efter lørdag fra Køge. Såfremt afgangene lørdag med retursegls søndag afskaffes, vil det kunne medføre at kapacitetspresset på andre dage eller ruter forhøjes.

Langt størstedelen af gods transporteres på ugens 4 første dage (mandag til torsdag). Godsmængderne om fredagen fra Køge er typisk en anelse mindre, ca. 90 pct. i forhold til mandag til torsdag, mens der stort set ikke transporteres gods lørdag og søndag mellem Køge og Rønne.

Godsmængderne er nogenlunde konstante i løbet af året, med en lille overvægt i foråret og forsommeren. Der er en lille overrepræsentation af godskøretøjer fra Køge til Rønne på 52 pct. i forhold til antallet af køretøjer fra Rønne til Køge. På Ystad-ruten er der dog en lille overvægt i antallet af godskøretøjer fra Rønne på 54 pct. På afgangene fra Køge er 88 pct. af godskøretøjerne læssede, mens 12 pct. er tomme. På afgangene fra Rønne er 56 pct. læssede, mens 44 pct. er tomme.

Godstransporten til Køge sikrer, at godset hurtigere kan distribueres til det øvrige Danmark via motorsvejsnettet. Godstransporten til Ystad sikrer, at de erhvervsdrivende, der ikke har mulighed for at nå at pakke godset til Køge-færgen, kan få det transporteret over samme dag, og sikrer samtidig, at det gods, der har endestation i Sverige, ikke skal en unødigt omvej via Køge og København.

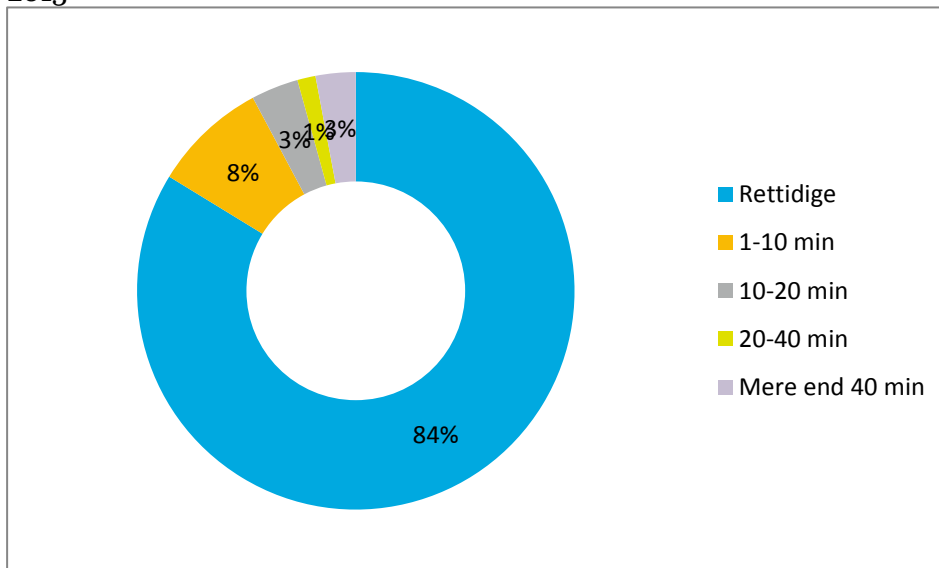
### 3.6. Rettidighed på Rønne-Køge og Rønne-Ystad

Der er generelt en pæn rettidighed på ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad, set over en periode på 2 år fra september 2011 til august 2013. Det fremgår af Figur 9 og Figur 12.

I den nævnte periode var 84 pct. af afgangene på Køge-Rønne rettidige, mens 82 pct. var rettidige i den anden retning, dvs. Rønne-Køge.

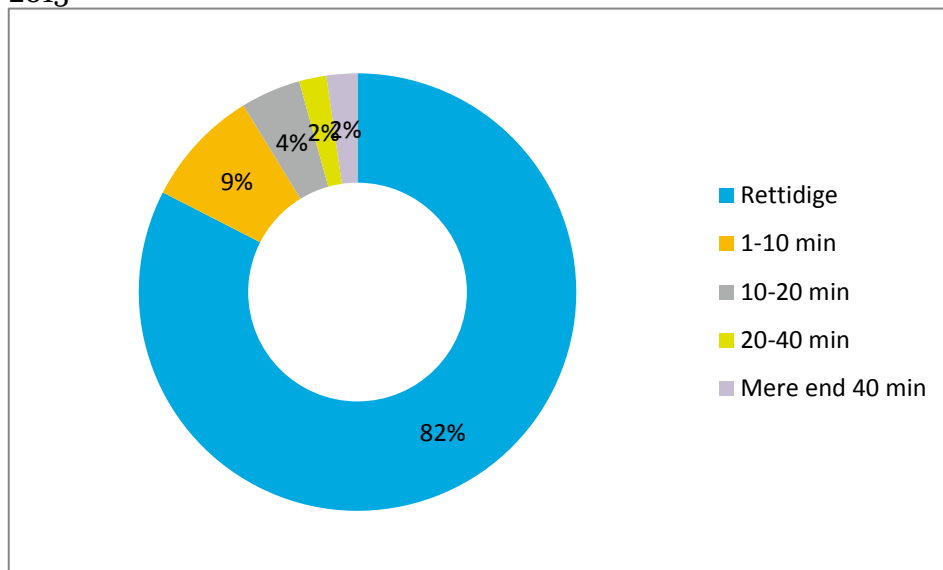
På Rønne-Ystad og retur, dvs. Ystad-Rønne var henholdsvis 56 pct. og 78 pct. rettidige. I begge retninger var 93 pct. dog rettidige eller mindre end 10 min. forsinket.

Figur 9 | Rettidighed for Køge-Rønne i perioden september 2011 til august 2013



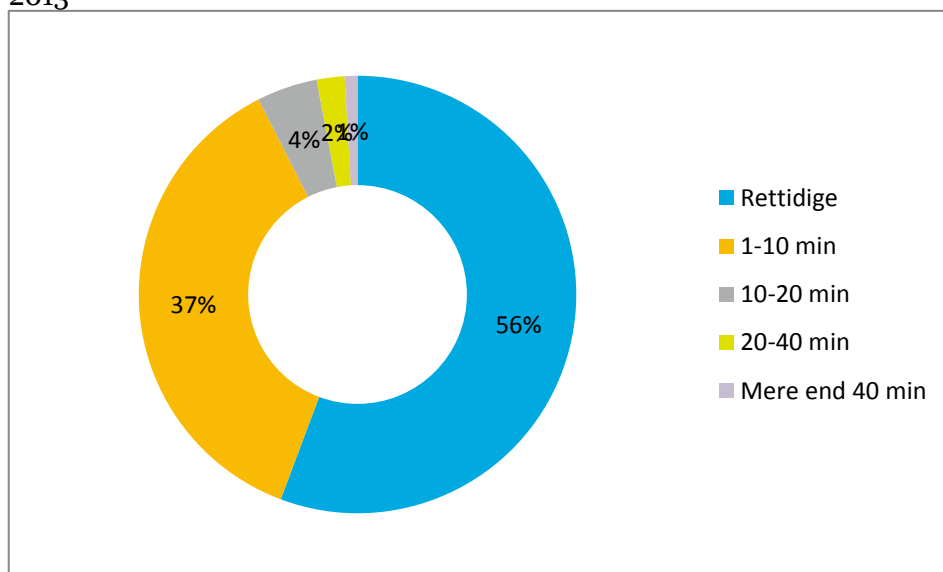
Kilde: Transportministeriet

Figur 10 | Rettidighed for Rønne-Køge i perioden september 2011 til august 2013



Kilde: Transportministeriet

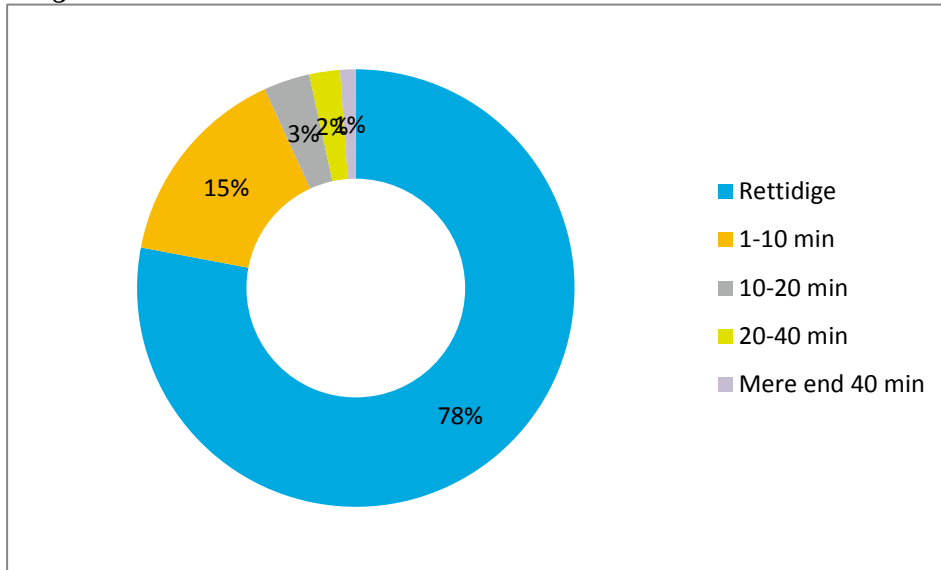
Figur 11 | Rettidighed for Rønne-Ystad i perioden september 2011 til august 2013



Kilde: Transportministeriet



Figur 12 | Rettidighed for Ystad-Rønne i perioden september 2011 til august 2013



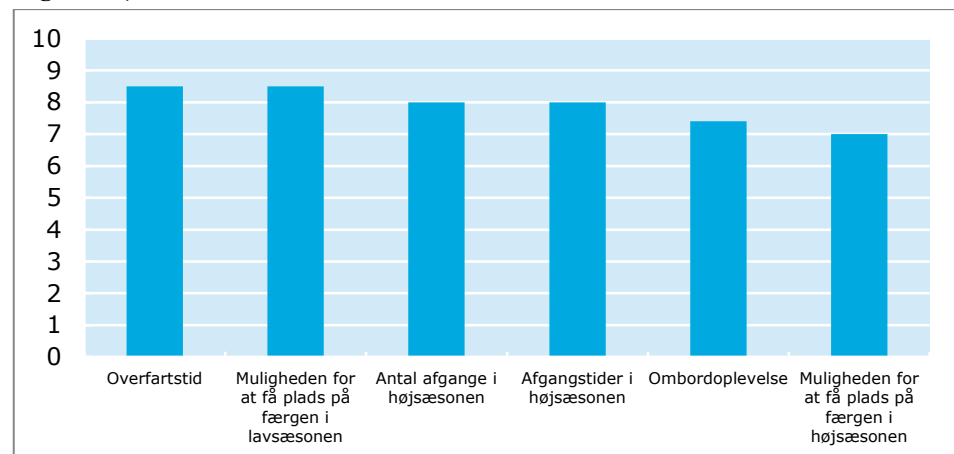
Kilde: Transportministeriet

## 4. Bornholmernes vurdering af den nuværende færgebetjening

Bornholms Regionskommune gennemførte i foråret 2013 en spørgeskemaundersøgelse om tilfredsheden med den nuværende færgebetjening.

Den viste, som det ses af Figur 13 og Figur 14, at der især er stor tilfredshed med overfartstiden, som er kortere, end den tidligere har været. Der er generelt stor tilfredshed med muligheden for at få en plads på færgen – denne tilfredshed er større i lavsæsonen end i højsæsonen. Der er generelt stor tilfredshed med både antallet af afgang og afgangstiderne i højsæsonen. Det fremgår ikke af undersøgelsesrapporten, hvordan højsæson og lavsæson afgrænses, og skuldarsæsonen, som er vigtig for turismen, behandles ikke.

Figur 13 | Områder med størst tilfredshed

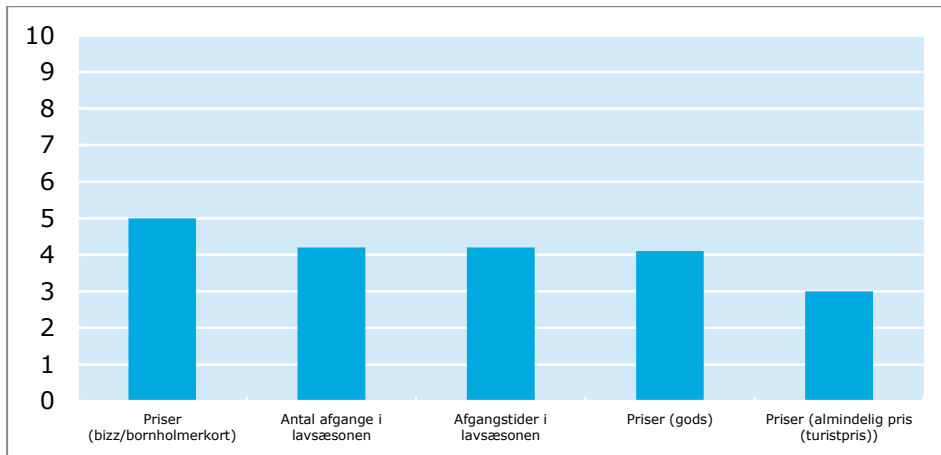


Kilde: Bornholms Regionskommune, Borgerpanel – Færgebetjening, undersøgelse af 3. maj 2013

De adspurgte anvender i overvejende grad Ystad-ruten frem for Køge-ruten. Det understøttes af, at der rejser knap 60 tusind passagerer på Køgeruten og ca. 1,3 mio. passagerer på Ystad-ruten om året, jf. afsnit 3.3. Der er dog et mindre ønske om en direkte rute til København.

Som det fremgår af Figur 14, er der lavest tilfredshed med billetprisen for almindelige passagerer (dvs. dem, der ikke med fordel kan anvende rabatordningerne) og prisen for godstransport. Der er også lav tilfredshed med både antallet af afgang og afgangstiderne i lavsæsonen.

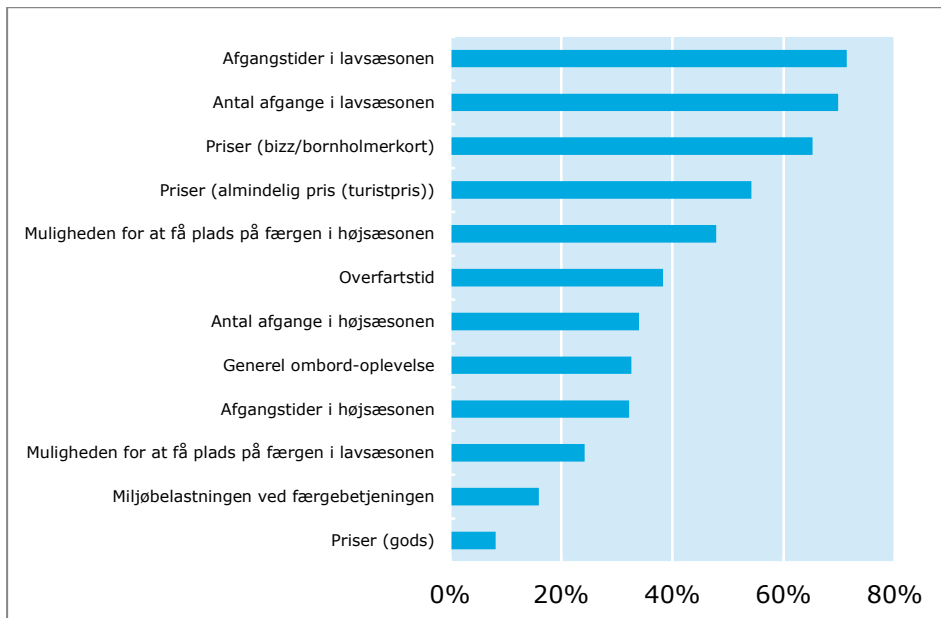
Figur 14 | Områder med lavest tilfredshed



Kilde: Bornholms Regionskommune, Borgerpanel – Færgebetjening, undersøgelse af 3. maj 2013

Som det fremgår af Figur 15, mener bornholmerne, at afgangstider i lavsæsonen og antal afgange i lavsæsonen er de vigtigste emner. Det næstvigtigste emne er billetpriserne. Prisen på godstransport er det mindst vigtige for bornholmerne, hvilket ikke er overraskende. Kun erhvervslivet påvirkes indirekte af denne, mens den almindelige rejsende ikke påvirkes direkte af prisen på godstransport.

Figur 15 | Svar på spørgsmålet: Når du overordnet skal vurdere færgebetjeningen til Bornholm, hvad er så vigtigst for dig?



Kilde: Bornholms Regionskommune, Borgerpanel – Færgebetjening, undersøgelse af 3. maj 2013

#### 4.1. Godserhvervets syn på færgebetjeningen

Center for Regional- og Turismeforskning, Bornholm, har i 2013 udarbejdet rapporten: Analyse af godsstrømme og turismeforhold på Bornholm. I rapporten analyseres gods- og turisterhvervets tilfredshed med færgebetjeningen. Analysen bygger fsva. godsdelen på interviews med lederne af de 5 største bornholmske transportfirmaer.

Konklusionen på analysen er:

- Kapaciteten er høj nok til at matche efterspørgslen.
- Priserne er til gengæld for høje, hvilket ikke er et problem for godserhvervet i sig selv, men det stiller det bornholmske erhvervsliv i en ugunstig konkurrencesituation. Der ønskes en prisstruktur, der ligestiller søtransport med landevejstransport.
- Sejlads til Køge er altafgørende. Sassnitz kan godt undværes som destination, men det kan Ystad ikke.
- Efter at ruten til Køge blev gjort enkeltrettet, er muligheden for at sende supplerende gods over Ystad blevet altafgørende, eftersom en del af dagens produktion ikke kan nå at blive færdigproduceret til eftermiddagsafgangen.
- Muligheden for at sende gods med den sene aftenafgang fra Ystad har ifølge godserhvervet også stor betydning. Denne afgang benyttes bl.a. til gods, der skal være tidligt ude i virksomhederne.
- Generelt er det godserhvervets holdning, at Køgeruten betjenes af en "discountfærge". Efter ombygning er det stort set umuligt at udnytte den samlede lastkapacitet i praksis. Det tager alt for lang tid at losse og laste en RoPax-færge, og endelig er maskinkapaciteten så begrænset, at der ofte opstår forsinkelser.

Analysen viser, at erhvervet som udgangspunkt er godt tilfreds med Køgeruten. Den dobbeltrettede godsrute, som fungerede frem til 2010, foretrækkes frem for den nuværende enkeltrettede rute, men erhvervet anerkender, at der opnås en langt bedre ressourceudnyttelse med den nuværende besejling af ruten.

Herudover viste Center for Regional- og Turismeforsknings analyse, at:

- En afgangstid klokken 17 fra Rønne til Køge kan godt håndteres. For at kunne nå afgang klokken 17 er det dog nødvendigt at begynde indsamlingen af gods allerede ved 13 – 14-tiden. Derfor er der ifølge transporterhvervet også behov for supplerende at kunne sende gods med en senere afgang over Ystad.
- I forbindelse med omlægningen til en enkeltrettet rute til Køge blev lastekapaciteten udvidet til 1.538 lanemeter. Denne kapacitet vurderes at være tilstrækkelig i den nuværende situation.
- Ombygningen af færgen gav plads til 1.538 lanemeter, men adgangsforholdene til de øvre dæk er meget trange, hvilket giver anledning til en række skader på trailerne. Derudover kan det øvre dæk (på grund af vægt) slet ikke udnyttes fuldt ud. I praksis lastes således ikke præcis 1.538 lanemeter.

- Den nuværende færge har – efter vognmændenes opfattelse – for ringe maskinkraft. Større maskinkraft ville gøre det muligt og ønskeligt at ankomme til Rønne ved 5.30-tiden, hvilket så igen ville gøre det muligt for vognmændene at være ude ved kunderne tidligere.
- Vognmandserhvervet opfatter det som essentielt, at hurtigfærgen til Ystad blev gjort godsbærende. I første omgang var det aftenafgangen fra Rønne, der blev opfattet som den vigtigste, da det var denne afgang, der skulle opfange det gods, der ikke kunne blive klar til eftermiddagsafgangen med Køge-færgen. Imidlertid anses også eftermiddagsafgangen fra Rønne samt de sene aftenafgange fra Ystad som værende af stor betydning for godserhvervet. Der efterlyses en bedre koordination mellem rederiet Færgen og de rederier, der betjener Ystad-ruterne til Polen.
- Flere har fremhævet, at prisnedsættelsen i 2005 har resulteret i en øget fragtmængde, og at den øgede fragtmængde samtidig må have givet en øget indtjening til rederiet.
- Der er bred enighed om, at ”retfærdige” priser er fragtrater, der ligestiller Bornholm med resten af landet. Dette kunne eksempelvis være ved, at billetprisen fastsættes således, at transportomkostningerne svarer til omkostningerne ved transport over land (ca. 10 kr./km/lastenhed), eller således at prisen svarer til brotaksterne. Der henvises i den forbindelse til afsnit 5.
- De bornholmske godsoperatører er generelt af den overbevisning, at de to "sikre" godsafgange på Rønne-Ystad ikke kan undværes ellers flyttes – der er dog efter den eksisterende kontrakt 3 afgange. I praksis benytter erhvervet da også afgange både morgen, eftermiddag og aften til transport af gods over Ystad. Eftermiddagsafgangen til Ystad kan ikke flyttes til tidligere på dagen, hvis det skal kunne lade sig gøre at bringe dagens produktion ud til følgende dag.

## 4.2. Turisterhvervets syn på færgebetjeningen

I forbindelse med Center for Regional- og Turismeforsknings rapport, Analyse af godsstrømme og turismeforhold på Bornholm fra 2013, blev der gennemført interviews med 10 ledere inden for turisterhvervet, og Center for Regional- og Turismeforskning konkluderer blandt andet:

- Kapaciteten er høj nok til at matche efterspørgslen.
- Priserne er til gengæld for høje – især uden for højsæsonen og på de mindre attraktive tidspunkter.
- Sejlads til Ystad er altafgørende. Køge som destination kan godt undværes, men det kan Sassnitz ikke.

- Sejladsen i højsæsonen er tilfredsstillende og passer til behovet, mens det er meget nødvendigt med forbedrede transportvilkår i skuldærsæsonen.
- Lavsæsonen har ikke prioritet.
- Afgangstidspunkterne skal tilpasses kundernes behov for især en daglig middagsafgang.
- Når kapaciteten er så høj som i dag, er skiftedagsproblematikkerne stort set elimineret. Til gengæld fremhæves den høje reservekapacitet som dyrt betalt.
- Systemet med forskellige former for rabatbilletter samt it-billetter (intern tarif) er godt, gennemsigtigt og retfærdigt, men der skal større fokus på muligheden for at finde rejser til rabatteret pris.

Center for Regional- og Turismeforsknings analyse har vist, at der er generel enighed om, at det nuværende færgeudbud med indsættelsen af hurtigfærgen Leonora Christina og den dermed øgede kapacitet til sejlads på både Ystadruten og Sassnitzruten har afhjulpet nogle af de kapacitetsproblemer, der tidligere er blevet opfattet som en væsentlig barriere for vækst og udvikling i turismen på Bornholm.

Herudover har Center for Regional- og Turismeforsknings analyse peget på, at:

- Selvom skiftedagsproblematikkerne med den øgede kapacitet stort set er elimineret, er der dog fortsat elementer ved færgeproduktet, som, turisterhvervet vurderer, problematiserer deres muligheder for at tilbyde nuværende og potentielle turister til Bornholm et konkurrencedygtigt produkt hvad angår pris, valgmuligheder og rejseoplevelse.
- Turisterhvervet på Bornholm svarer samstemmende, at transportpriserne til Bornholm er én af de største forhindringer for at sælge ferieophold til øen. De har oplevet stigninger i prisen på færgebilletter til Bornholm, der overgår de generelle prisstigninger, og som yderligere udfordres af prisfald på fx flybilletter til konkurrerende feriedestinationer. De høje normalpriser – som kunden ved et hurtigt tjek på Færgens hjemmeside finder først – opleves som en barriere, da de sender et signal om, at Bornholm er et dyrt rejsemål. Rent udbudsteknisk er det dog den fastsatte gennemsnitspris, som flere aktører fremhæver bør sænkes i det næste udbud.
- Erhvervet medgiver, at der er gode muligheder for at købe billetter til en lavere pris. Men fordi Bornholm opfattes som et dyrt sted og normalpriserne tillige er de mest synlige, er det en udbredt opfattelse, at mulige turister fravælger at holde ferie på øen, endnu før de opdager muligheden for at købe pakkerejsen til en bedre pris.

- Der er et bredt ønske om en decideret markedsundersøgelse for at få en større viden om prisopfattelse og prisfølsomhed hos både nuværende og potentielle turister til Bornholm. Flere påpeger også, at kritikken af de høje normalpriser og disse prisers store synlighed forstærkes af, at bornholmerne selv har en udpræget tendens til at fokusere på de høje priser. Deres kritik forplanter sig hos turisterne, og det er en problematik, rederiet også bør tage større hensyn til, når prisstruktur og prisniveau kommunikeres.
- Som ved prisproblematikkerne understreger et helt enigt turisterhverv nødvendigheden af at kunne tilbyde gæster til øen en tilstrækkelig frekvens og hensigtsmæssige afgangstidspunkter. I forhold til den nuværende transportløsning er især afgangstidspunkterne kritisable, og tilfredshed og ønsker varierer meget, alt afhængigt af årstiden.
- Frekvens samt afgangstidspunkter på Ystadruten er meget tilfredsstillende i højsæsonen samt i forbindelse med helligdagsferierne, idet færgerne nærmest sejler hele tiden. Høj frekvens har en væsentlig prioritet i sig selv og er med til at generere salg, fordi Bornholm opleves som attraktiv og tilgængelig, når kunderne har mange valgmuligheder og kan rejse, når de har lyst. Erhvervet har behov for så mange afgang midt på dagen som muligt, da det er dér, efterspørgslen er størst. Yderafgangene bookes primært, når de mere attraktive afgang er udsolgt.
- I forhold til skuldærsæsonerne er det et helt enigt erhverv, der kritiserer, at der ikke er afgang midt på dagen alle ugens dage i perioden fra påskeferien til og med efterårsferien, hvor der nogle dage er 10 timer mellem første og anden afgang. Det er helt essentielt særligt i forhold til at kunne sælge forlængede weekendophold og konferenceophold på vilkår, som gør Bornholm konkurrencedygtig.
- Også i skuldærsæsonerne er det meget uhensigtsmæssigt, at man på visse store rejsedage må tage til takke med de meget sene aftenafgange over Ystad.
- Højere frekvens end den nuværende i lavsæsonen er ikke en prioritet hos erhvervet. Flere nævner, at morgen- og aftenafgangen i vidt omfang dækker behovet i de stille måneder. Gæster i denne periode vælger Bornholm ud fra andre prioriteter end tilgængelighed. Dog er tre daglige afgang midt på ugen i lavsæsonen et plus, men når den ene afgang ligger meget sent om aftenen for at tilfredsstille godserhvervets krav, er den – set med turisterhvervets øjne – så godt som ligegyldig.

Erhvervet giver udtryk for, at den nuværende kapacitet for så vidt angår højsæsonen er tilstrækkelig. Kapacitetsproblemer har tidligere været et kritikpunkt fra turisterhvervet, men i det store og hele er det for nuværende ikke

opfattelsen, at færgekapaciteten er en flaskehals for at få turister til Bornholm.

I den nuværende udbudsperiode, efter indsættelsen af Leonora Christina, er det selv på weekenddage i højsæsonen muligt at finde en ledig afgang alle dage, også hvis man booker i sidste øjeblik. I sådanne tilfælde accepterer gæsterne, at de må være fleksible og tage til takke med mindre attraktive afgangstidspunkter, alternativt vælge en anden rejsedag. Udsolgte afgang i højsæsonen og på de store rejsedage omkring helligdagene anser erhvervet som uundgåeligt og acceptabelt. Flere nævner, at udsolgte afgang i en vis udstrækning signalerer attraktivitet og popularitet for så vidt angår Bornholm som rejsemål.

Den overordnede melding fra turisterhvervet er, at skiftedagsproblematikken, med den nuværende høje kapacitet, stort set er elimineret. Turisternes efterspørgsel og rejsemønstre får dermed lov til at bestemme vilkårene.



## 5. Erfaringer fra udlandet

De af Kontaktrådet udpegede repræsentanter har udtrykt et kraftigt ønske om lavere billetpriser, og i den forbindelse har de påpeget, at en mulighed er at fastsætte billetpriserne ud fra et modificeret ”Road Equivalent Tariff” princip, også kaldet RET. Ved RET fastsættes billetprisen således, at den svarer til omkostningen ved at køre en strækning på landevej svarende til sejladsens længde.

RET-princippet kendes ikke fra nogen danske statslige færgeruter, men blev indført på nogle ruter i Skotland. Transportministeriet og Kontaktrådet har været på studietur til Skotland i april 2012 for at udveksle viden og erfaringer med det skotske transportministerium (Transport Scotland), rederiet CalMac og repræsentanter fra den vestligt beliggende øgruppe, Western Isles.

På studieturen undersøgte og diskuteredes desuden fordele, ulemper og erfaringer med adskillelse af tonnage og drift, således at staten ejer tonnagen og alene udbyder driften.

De af Kontaktrådet udpegede repræsentanter har ønsket, at de to emner kort behandles i nærværende rapport.

### 5.1. ”Road Equivalent Tariff” – RET-princippet

Nedenfor i afsnit 5.1.1 beskrives kort Skotlands erfaringer med RET-princippet, hvorefter der i afsnit 5.1.2 ses på en anvendelse af princippet ved fastsættelse af billetpriserne på ruterne til Bornholm.

Det bemærkes, at beskrivelsen af RET-princippet ikke er et egentligt forslag til en ny prisstruktur for den fremtidige færgebetjening, men snarere en sammenligning af omkostningerne ved at køre 1 km sammenlignet med at sejle 1 km. Princippet søger at skabe det, der ofte betegnes som ”trafikalligning”.

RET-princippet er grundlæggende simpelt, men beregningsmæssigt meget kompliceret. Udvalget har ikke været i besiddelse af eller udarbejdet en detaljeret beregningsmodel, som med nogen grad af præcision kan vise, hvordan billetstruktur og tilskudsbehov ville blive ved at anvende RET-princippet. Til illustration er der dog nedenfor gennemført nogle beregninger baseret på en række skønsmæssige forudsætninger.

#### 5.1.1. Skotlands erfaringer med RET-princippet

I Skotland har regeringen på en række færgeruter valgt at indføre RET-princippet i oktober 2008, med den konsekvens, at det koster det samme at sejle 1 km som at køre 1 km på landevej. Indførelsen af RET har medført markante prisnedsættelser, flere rejsende og en forøgelse af tilskudsbehovet.

Transportministeriet har ikke oplysninger om den præcise reduktion i billetpriserne, der blev opnået ved indførelse af RET, men repræsentanter fra Transport Scotland og Western Isles oplyste i forbindelse med studieturen i 2012, at reduktionen var mellem 30-50 pct.

Ifølge rapporten, Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot, juli 2011, udarbejdet af Halcrow Group Ltd. for den skotske regering<sup>3</sup> (herefter kaldet "den skotske RET-rapport"), var der, det første år efter indførelsen af RET-princippet, i gennemsnit en tilvækst i antallet af passagerer på RET-ruterne på 19 pct. og 30 pct. for køretøjer. Derefter har tilvæksten været plus-minus 1 pct. pr. år.

Tabel 1 | Oversigt over udvikling i antallet af passagerer på skotske ruter

Passagerer	2007/ 2008	2008/ 2009	2009/ 2010	2010	2011	2012
Ullapool - Stornoway	181.038	217.134	230.524	227.676	230.949	224.165
Uig - Tarbert/Lochboisdale	159.355	187.251	182.977	181.776	182.269	183.052
Oban - Castlebay/Lochboisdale	45.682	56.946	58.348	58.221	61.621	59.309
Oban - Coll/Tiree	56.328	64.789	61.193	52.241	50.335	51.358
I alt	442.403	526.120	533.042	519.914	525.174	517.884
Ændring i pct. i forhold til året før		19%	1%	-2%	1%	-1%
Ændring i pct. totalt						17%

Kilde: Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot, juli 2011, udarbejdet af Halcrow Group Ltd. for den skotske regering og <http://www.calmac.co.uk/corporate-calmac/carrying-statistics.htm>. Bemærk, at antallet af passagerer i de første 3 år er opgjort fra november til oktober (fx november 2007 til oktober 2008), hvilket skyldes tidspunktet for indførelsen af RET-princippet.

Rapporten vurderer at konsekvenserne ved RET det første år var en stigning på ca. 14 pct. af den samlede stigning på 19 pct. Den øvrige del af stigningen tilskrives i analysen et ændret rejsemønster med forhøjet indenrigstrafik og fald i udenrigstrafik.<sup>4</sup>

Det bemærkes, at rapporten kun vedrører de 2 første år efter RET-principets indførelse, hvorfor det i rapporten på s. 49 fremgår, at rejsemønstret ikke nødvendigvis er stabiliseret. Sammenholdes dette med passagerstatistik fra 2011 og 2012 vurderes det, at indførelsen af RET-princippet har

<sup>3</sup> Se nærmere <http://www.transportscotland.gov.uk/water/ferries> og [http://www.transportscotland.gov.uk/files/documents/water/ferries/Assessment\\_of\\_the\\_Impacts\\_of\\_the\\_RET\\_Pilot\\_-\\_Final\\_Report.pdf](http://www.transportscotland.gov.uk/files/documents/water/ferries/Assessment_of_the_Impacts_of_the_RET_Pilot_-_Final_Report.pdf)

<sup>4</sup> Den skotske RET-rapport s. 48.

medført en hurtig vækst, men at væksten ikke er fortsat, men måske snarere fastholdt på det højere niveau.

Det skal understreges, at der er en række forskelle på Skotland og Bornholm, hvorfor konklusionerne ikke nødvendigvis kan danne et retvisende grundlag for udviklingen i færgetrafikken, hvis RET-princippet indførtes her. For eksempel besøges Bornholm af markant flere turister, ca. 600.000 pr. år, mens de ydre Hebrider besøges af ca. 100.000. På godssiden kan det oplyses, at der transporteres dobbelt så mange godskøretøjer til Bornholm sammenlignet med ruten Stornoway-Ullapool.

### 5.1.2. Illustration af anvendelsen af RET-princippet på ruterne til Bornholm

Udvalget har, som nævnt ovenfor, ikke en egentlig beregningsmodel, der i tilfredsstillende omfang tager højde for de faktorer, der har betydning for beregningen. Det gælder særligt i forhold til fastlæggelsen af operatørens nuværende omsætning (både ved billetter og om bord salg), og af omkostningerne ved at køre 1 km på landevej med forskellige typer af køretøjer. Udvalget tager således udtrykkeligt forbehold for de i det følgende angivne beløb.

I mangel på en egentlig model har udvalget hentet inspiration fra rapporten Læsø, Samsø og Ærø – udvikling og muligheder, AKF Forlaget 2003.<sup>5</sup> Derudover har udvalget skønnet omkostninger ved at køre 1 km på landevej på baggrund af oplysninger fra FDM (Forenede Danske Motorejere) og DTL (Dansk Transport og Logistik), jf. nærmere bilag 3, Tabel 6. Sammenholdes de i tabellen angivne billetpriser, vil der, alt afhængig af billettype kunne være besparelser på op imod 50 pct. i forhold til den eksisterende prisstruktur. Det bemærkes, at listepriiser for godstransport kun er en del af den samlede transportomkostning, og at den opgjorte RET-billetpris ikke inkluderer vareafgift og trailerhåndtering.

Den i AKF rapporten anvendte beregningsmodel forudsætter, at der i en bil kun er en chauffør, og at ekstra passagerer derfor skal takseres som passagerer ”til fods” eller ”ekstra i bil”. Det vil i relation til Bornholm give en skævvridning derved, at billetprisen – hvis AKFs model anvendes direkte – bliver højere for en bil med 5 personer, end den er under den eksisterende kontrakt. Da der ifølge de af Kontaktrådet udpegede repræsentanter sjældent kun er en chauffør i bilerne, er der foretaget en skønsmæssig korrektion, som består i at antage, at der i hver bil er 2,5 passagerer inkl. chaufføren.

Med udgangspunkt i den skønnede omkostning ved kørsel af 1 km på landevej, med forskellige køretøjer kan RET-billetpriser beregnes på baggrund af længden af ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge, jf. Tabel 6 i bilag 3.

---

<sup>5</sup> Rapport er udarbejdet af AKF, Carl Bro og Team2 om en udviklingsstrategi for Læsø, Samsø og Ærø. Projektet er finansieret af Indenrigs- og Sundhedsministeriet og de fire kommuner på Læsø, Samsø og Ærø (dengang Marstal og Ærøskøbing kommuner).

Ud fra RET-billetpriserne, trafiktal fra 2012, et skøn over operatørens omsætning og statens tilskud er det muligt at givet et skøn over det forøgede tilskudsbehov som følge af reduktionen i billetpriserne ved uændret antal passagerer, køretøjer og gods. Men eftersom lavere billetpriser må antages at medføre flere rejsende, er det nødvendigt at tage højde for priselasticiteten.

For at vurdere effekten af reducerede priser har Transportministeriet fået udarbejdet en analyse af Center for Regional- og Turismeforskning og DTU, med titlen ”Analyse af trafikken til og fra Bornholm, BornholmerFærgens følsomhed med hensyn til prisændringer på færgeforbindelserne”. Analysen er baseret Landstrafikmodellen (LTM) version 1.05 og en fremskrivning af befolkningstal med LINE-modellen. Den belyser spørgsmålet ud fra et antal forudsætninger. Ifølge analysen vil en prisreduktion på hhv. 20, 40 og 60 pct. medføre en forøgelse i antallet af passagerer på hhv. ca. 10, 18 og 26 pct. i forhold til 2012-passagertal.

I bilag 3, Tabel 7, er der vist et regneeksempel for det forøgede tilskudsbehov ved RET, som er baseret på 2012-trafiktal, skønnede omsætningstal, RET-billetpriser og tilvækst i trafiktallene. På den baggrund kan den gennemsnitlige reduktion i billetpriserne beregnes til 43 pct. Priselasticitet er af DTU og Center for Regional- og Turismeforskning imidlertid opgjort for en prisreduktion på 40 pct., der giver 18 pct. flere rejsende. Derfor opjusteres antallet af flere rejsende til 20 pct. Heri ligger en simplificering, idet der ikke foretages en sondring mellem passagerer, køretøjer og gods.

Det vurderes, at den eksisterende kapacitet vil kunne håndtere en trafiktilvækst på 20 pct. i forhold til 2012, og dermed ikke væsentligt påvirker driftsudgifterne. I den forbindelse bemærkes, at der i 2012 var en maksimal kapacitetsudnyttelse på 76 pct. og 79 pct. for hhv. passagerer og biler, jf. bilag 2, Tabel 5. På godssiden er kapacitetsudnyttelsen sjældent over 60-70 pct. af Hammeroddes vognbanelængde, men stuvningen af godset gør at en kapacitetsudnyttelse på omkring 80 pct. typisk svarer til en udsolgt færgeafgang. I det omfang der på enkelte dage måtte være behov for yderligere kapacitet til at imødekomme efterspørgslen i en situation med RET-billetpriser, så vil det være en yderligere omkostningsfaktor. Den er dog ikke medregnet.

Som det fremgår af regneeksemplet i Tabel 7 ses indførelse af RET i 2012 at ville have medført en forøgelse af tilskudsbehovet i størrelsesordenen 91 mio. kr., svarende til en stigning i det årlige tilskud på 45 pct. i forhold til finanslovsbevillingen i 2012 på 201,8 mio. kr.

## 5.2. Adskilt ejerskab til tonnage og driften af ruterne

I Skotland ejer staten materiellet, således at kun driften udbydes. Der sendes således et klart signal om, at den skotske regering mener, at det er en statslig opgave at sikre færgetjeningen.

I Danmark er der afsat en 6-årig bevilling på finansloven. Tilskudsbehovet fastsættes, når udbuddet er afsluttet, og der indgås kontrakt med et rederi

om besejlingen. Da der ikke er tale om årlige bevillinger, mindskes usikkerheden i forhold til de årlige finanslovsforhandlinger.

Ifølge det skotske transportministerium er en fordel ved adskillelsen, at det rederi, som vinder udbudskontrakten, alene skal beskæftige sig med selve driften og ikke anskaffelse, finansiering og vedligehold af færgerne. En anden fordel er, at den tonnage, der bruges, ikke er standardskibe, hvorfor de dels er dyre i anskaffelse og dels er svære at komme af med på verdensmarkedet for skibe. Derfor kan det potentielt få flere rederier til at byde, fordi kapitalbehovet, alt andet lige, vil være mindre.

Tonnagen i Skotland har dog en gennemsnitsalder på ca. 20 år, hvilket klart er en ulempe for kvaliteten af sejladsen, da driftsomkostningerne ved gamle færges er højere, ligesom miljøproblemerne er større.

## 6. Udbud af færgebetjeningen

### 6.1. Udførelse af færgebetjeningen

Staten kan sikre samfundsbegrundet færgebetjening på to måder: For det første kan staten vælge selv udføre den, og for det andet indgå en kontrakt med et rederi om udførelse af den.

At staten kan udføre samfundsbegrundet færgebetjening fremgår af lov om færgefart § 2, stk. 1, der har følgende ordlyd:

*”Staten og kommuner kan drive færgeruter med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter uden at foretage udbud.”*

Færgelovens § 2, stk. 6, indeholder en særlig bestemmelse om udbud af færgebetjeningen af Bornholm. Det fremgår af denne, at:

*”Transportministeren sikrer den samfundsbegrundede færgebetjening med passagerer, post og gods til og fra Bornholm. Den samfundsbegrundede færgebetjening udbydes i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen.”*

Det følger således af færgeloven, at færgebetjening af Bornholm udbydes, men det fremgår imidlertid ikke helt klart, om det indebærer, at staten i netop denne situation ikke kan vælge egenproduktionsmodellen. I forhold til udbudsretten er egenproduktion dog altid en mulighed, medmindre andet fastsættes. Hvis dette måtte blive aktuelt, er det Transportministeriets anbefaling, at færgeloven søges ændret, så det udtrykkeligt fremgår af loven, at statslig egenproduktion fsva. færgebetjeningen af Bornholm er en mulighed. Henvielsen til cabotagesejladsforordningen indebærer, at ved udbud af færgebetjeningen skal alle EU-redere have lige muligheder for at afgive bud.

Danmark har ved bekendtgørelse om færgefart § 2, stk. 1, vedtaget, at forsyningsvirksomhedsdirektivet, EU's direktiv 2004/17 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester, skal finde anvendelse for søtransport. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*”Ved udbud og indgåelse af aftale i henhold til lov om færgefart finder forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 34-59 anvendelse uanset kontraktens værdi, jf. dog § 3.”*

Færgebekendtgørelsens § 3 indeholder en undtagelse fra kravet om udbud, når der indgås kontrakt med et rederi om færgebetjening af øer med færre end 300.000 passagerer om året. Bestemmelsen finder ikke anvendelse på færgebetjeningen af Bornholm, idet passagertallet er væsentligt højere.

Betydningen af at forsyningsvirksomhedsdirektivet finder anvendelse er, at udbud af færgebetjeningen skal følge de procedureregler, der er fastsat i direktivet, frem for de procedureregler der følger af udbudsdirektivet. Det betyder at Transportministeriet kan vælge at gennemføre udbuddet som et offentligt udbud, begrænset udbud eller udbud med forhandling, hvor det normalt kun er muligt at anvende udbud med forhandling, hvis en af de to andre procedurer ikke har resulteret i en kontrakt.

## 6.2. Udbuddets indhold

Ved udbuddets indhold henvises der til den færgeydelse, der kan afgives bud på. Færgeydelsen kan defineres på flere måder, herunder ved de krav der stilles til fx kapacitet, overfartstid, frekvens m.m. Derudover kan der indgå vilkår om, at ordregiver leverer den nødvendige tonnage. Der er fundamentale forskelle på et udbud, hvor hhv. tilbudsgiver og ordregiver er ansvarlig for tonnagen, men det bemærkes, at de ikke hindrer særlige vilkår om fx kapacitet m.m. Forskellen på at udbyde med eller uden tonnage beskrives nærmere i afsnit 6.2.1 og 6.2.2, mens der i afsnit 6.2.3 knyttes bemærkninger til udvalgte kontraktvilkår, dvs. vilkår der stilles til færgeydelsen uafhængig af, om den udbydes med eller uden tonnage.

### 6.2.1. Grundmodeller for udbuddets indhold

Udbuddet og færgedriften kan organiseres på forskellige måder. Den første model, ”den almindelige model”, indebærer, at tilbudsgiver er ansvarlig for alt, herunder navnlig at råde over egnet tonnage og andet nødvendigt udstyr, samt naturligvis også at levere ydelsen.

En anden model, som anvendes i Skotland, er at udbyde driften af statens egen tonnage. Denne model, ”den skotske model”, adskiller sig fra den almindelige, ved at staten er ansvarlig for, at egnet tonnage står til rådighed for tilbudsgiver. De øvrige vilkår til færgedriften er ens for begge modeller. Den indebærer således at ordregiver alene udbyder driften.

Skotland har valgt at lade hele tonnagen være ejet af statselskabet CMAL (Caledonian Maritime Assets Limited). For eksempel drives ruterne mellem fastlandet og hhv. Orkney og Shetland af Serco under brandet NorthLink Ferries. På samtlige andre færgeruter er det et andet statsejet selskab, CalMac (Caledonian MacBrayne), der forestår driften. Eftersom Danmark ikke råder over egnet tonnage, vil et udbud af driften kræve, at der også foretages udbud af tonnage, uanset om det indkøbes eller bliver chartret.

Som en tredje model medtages her egenproduktionsmodellen, selvom denne egentlig ikke er omfattet af et udbud af færgeydelsen.

### 6.2.2. Vurdering af udbud, ”den skotske model” og egenproduktion

Siden 2002 har staten indgået to kontrakter om færgebetjeningen af Bornholm. Begge blev indgået efter EU-udbud.

For staten er der fordele forbundet med at udbyde færgebetjeningen – særligt ved det almindelige udbud. En af fordelene er at rederiet overtager ansvaret for opgavens løsning, således at staten ikke skal drive rederivirksomhed.

En ulempe ved udbud er, at den begrænsede konkurrence, som har vist sig ved tidligere udbud, kan medføre dyrere tilbud.

Såfremt udbuddet opdeles således, at drift og materiel udbydes hver for sig, bliver fordelene i relation til ansvaret for løsningen og driften reduceret, fordi staten vil få ansvaret for at udøve rederivirksomhed i relation til den tonnage, der står til rådighed for operatøren.

Udbud alene af driften har endvidere den ulempe, at staten vil skulle gennemføre udbud med henblik på at sikre sig rådighed over den nødvendige tonnage. Det vil desuden være forbundet med store anlægsinvesteringer.

Det ændrer ikke nævneværdigt på ulempen, at staten i givet fald vil skulle stifte et statselskab til at eje eller chartre tonnagen, fordi statselskabet ikke er fritaget for udbudspligten og fordi selskabet ikke, som privatejede selskaber, kan udøve andre tilknyttede rederiaktiviteter på almindelige markedsvilkår.

Omkostningerne ved indkøb eller reovering af tonnage er så høje, at det i praksis ikke vil være muligt at foretage hurtige ændringer.

Ved egenproduktion vil staten umiddelbart have større fleksibilitet, fordi politiske aftaler om fx ændring af frekvensen af afgang vil kunne iværksættes relativt hurtigt, hvis der er de nødvendige økonomiske midler. Det vil dog være på bekostning af, at staten bærer risikoen for driften, udviklingen i oliepriser, ansættelse af personale, bilhåndtering med mere.

Egenproduktionsmodellen har endvidere den ulempe, at en række yderligere aktiviteter nødvendigvis må skulle udbydes som fx køb af bookingsystem og vedligeholdelse, der ikke kan udføres in-house.

Udbud er nødvendigt ved alle tre modeller, og det er en tidskrævende proces. Det vil derfor være en fordel at udbyde hele færgebetjeningen samlet, dvs. den almindelige model.

En variant af den almindelige og skotske model er at udbyde færgebetjeningen i delaftaler, således at de bydende kan vælge imellem at byde på både Rønne-Ystad og Rønne-Køge eller på en af ruterne. Det kan måske give en konkurrence- og udbudsmæssig fordel, fordi det kan øge kredsen af potentielle budgivere, eftersom der er få operatører, der har stor erfaring med både udpræget bil-/passagertrafik med hurtigfærge og godstrafik med ro-ro-færge eller RoPax-færge.

Den konkurrence- og udbudsmæssige fordel bør kunne medføre en besparelse på tilskuddet eller en forbedring af betjeningen, medmindre de øko-



nomiske fordele, som en reder kunne opnå ved at varetage begge ruter, er større end besparelsen.

Det er desuden væsentligt at være opmærksom på, at der er væsentlige administrative omkostninger forbundet med en opdeling af drift og tonnage.

### 6.2.3. Udvalgte kontraktvilkår

Et helt centralt element i udbuddet er beskrivelsen af den genstand, der bydes på. Heri indgår beskrivelsen af krav til fx kontrakttype (netto eller brutto), optioner (tilkøb af yderligere ydelser) og økonomisk ramme.

#### **Netto- eller bruttokontrakt**

I det omfang, der sker udbud af driftsdelen, dvs. ved almindeligt udbud og den skotske model, skal der indgås en netto- eller bruttokontrakt med operatøren. Den eksisterende kontrakt med Danske Færger er, som også den forrige var, en nettokontrakt.

Forskellen på de to typer vedrører risikoen for billetindtægten. Ved en nettokontrakt tilfalder billetindtægterne operatøren, hvilket ikke er tilfældet ved en bruttokontrakt. Kontraktbetaling fra staten vil i begge tilfælde være på et fast beløb, der dog indeksreguleres. Ved en bruttokontrakt vil kontraktbetalingen være relativt meget større end ved nettokontrakten, netop fordi billetindtægterne tilfalder staten. Ved en bruttokontrakt vil operatørens dækningsbidrag være konstant, mens statens samlede udgifter til færgebetjeningen vil variere med billetindtægterne. Ved en nettokontrakt vil statens samlede udgifter derimod være faste, mens operatørens dækningsbidrag vil bestå af en fast kontraktbetaling og varierende billetindtægter.

En fordel ved at operatørens indtægtsgrundlag afhænger af antal solgte billetter, er at det giver operatøren et incitament til at fastsætte billetpriser, sejlplan og serviceniveau på den mest optimale måde med henblik på at sælge flest mulige billetter. Det vurderes også at være en fordel for operatøren, der ved sin virksomhedsdrift har muligheder for at øge indtjeningen.

Der er både fordele og ulemper forbundet med at bære risikoen for billetindtægterne. Set fra statens synsvinkel er det en fordel ved nettokontrakten, at den samlede omkostning til færgebetjeningen er fast, fordi der i budgettet ikke skal tages højde for svingende billetindtægter. Denne fordel vurderes som værende højere end chancen for, at billetindtægterne stiger, navnlig fordi staten ikke har indflydelse på driften og dermed ringe muligheder for at påvirke indtjeningen.

Med hensyn til fastsættelse af billetpriser og sejlplan bør det bemærkes, at nettokontraktmodellen ikke forhindrer, at der fastsættes rammer for maksimale billetpriser og sejlplanen. I den eksisterende kontrakt fastsætter operatøren billetpriserne inden for et i kontrakten fastsat maksimum. I praksis har operatøren, Danske Færger, ikke fastsat billetpriserne så højt som kontrakten tillader.

## **Fleksibilitet**

Kontraktens indhold, dvs. færgeydelsen, ligger som udgangspunkt fast i hele kontraktperioden. Der er dog mulighed for at aftale mindre ændringer. Det har været anvendt tidligere ved flytning af afgang fra en kapacitetsdagstype til en anden. Det er de udbudsretlige regler, der medfører begrænsningerne, fordi der ikke må gennemføres en væsentlig ændring af kontrakten.

Fleksibilitet i relation til færgebetjeningen er primært knyttet til muligheden for at flytte afgang fra en kapacitetsdagstype til en lavere, og muligheden for at udvide antallet af overfarter.

Generelt har der ikke været anvendt andre optioner end mulighed for forlængelse af en færgekontrakt ved tidligere udbud. Det kan nævnes, at optioner anvendes i et større omfang ved udbud af togbetjening, idet det her er lettere at justere trafikken. Det er væsentligt mere kompliceret på fægeområdet, da omkostningerne for den enkelte overfart er langt højere end de mange kortere togstrækninger, og da det ikke uden videre er muligt at indsætte en ekstra færge.

Anvendelse af optioner kan overvejes i forbindelse med udbud af færgekontrakt med en længere kontraktperiode på fx 10 år, fordi det kan medvirke til at skabe fleksibilitet og dermed øge muligheden for at tilpasse færgebetjeningen til ændrede forhold, som vil kunne forekomme i en længere kontraktperiode.

Hvis det kan forudsiges, hvilke tilkøb der bliver relevant i kontraktperioden, er der mulighed for, via optioner, at skabe grundlag for disse tilkøb under kontraktperioden. Det kræver imidlertid, at optionerne indgår i udbudsmaterialet, og at tilbudsgiver, foruden tilbuddet på selve transportydelsen, også prissætter optionerne.

Det bør bemærkes, at den udbudte kontrakt ikke hindrer operatøren i på eget initiativ at indsætte flere afgang, hvis denne fx vurderer, at der er tilstrækkelig efterspørgsel på det.

Det gælder for alle typer af optioner, at de skal beskrives meget præcist i udbudsmaterialet og kontrakten, herunder vilkårene for kald af optionerne. Tilbudsgiverne skal afgive en fast pris for optionerne, hvortil kommer en eventuel indeksregulering. Optionerne kan bidrage til at skabe fleksibilitet i forhold til det samlede antal afgang i løbet af et år, men den fordel skal holdes op imod den ulempe, at tilbudsgiver i sin beregning af sit tilbud og prisen på optionen, vil indregne et risikotillæg for det tilfælde, at optionen ikke bliver kaldt. Køb af ekstra trafik via optioner vil forventeligt medføre en meget højere enhedsomkostning.

### *Eksempler på optioner:*

1. Option på at tilkøbe 5 ekstra dobbeltture til fordeling på mellemkapacitetsdage. Det er vanskeligt at anslå, hvilken pris tilbudsgiver vil give, og den vil under alle omstændigheder afhænge meget af til-

budsgivers vurdering af passagerantallet på de dage, hvor optionen kan kaldes. Ekstra afgang i højsæson vil forventeligt være billigere end i lavsæson.

2. Option på forlængelse af kontraktperioden fra fx. 10 år til 12 år.

Transportministeriet undersøger p.t. et alternativ til optioner, nemlig muligheden for at indføre en bestemmelse i kontrakten om, at yderligere afgang tilkøbes mod betaling af dokumenterede omkostninger med tillæg af en avance, eventuelt godkendt af en revisor. Fordelen herved vil være, at der skabes fleksibilitet, mens prisen vil svare til produktionsomkostningen på den pågældende afgang med tillæg af avance og dermed ikke tage hensyn til det risikotillæg, som operatøren vil kræve ved optioner.

### **Eventuel anvendelse af økonomisk ramme**

Der er mulighed for at anvende en økonomisk ramme for udbuddet ved i udbudsmaterialet at fastlægge et økonomisk loft for buddene. Det har den konsekvens, at bud, der ligger ud over rammen, afvises som ikke-konditionsmæssige.

Der har ikke tidligere været anvendt en økonomisk ramme på udbud af færgeruterne. Fordelen, ved at anvende en ramme, er, at det gør det muligt at sikre, at buddene ikke overstiger et bestemt beløb. Ulempen er imidlertid, at der er en risiko for, at der ikke afgives bud, hvis rammen sættes for lavt.

### **Eventuel anvendelse af pakker**

Transportministeriet undersøger mulighederne for i forberedelsesfasen og eventuelt også ved selve udbuddet at anvende såkaldte ”trafikpakker”, der indeholder forskellige serviceniveauer og krav. Som eksempel på parametre, der kan justeres på, kan nævnes antal overfarter, kapacitet og overfartstid.

Formålet, med opdeling i trafikpakker, er, at evaluere færgebetjeningen i forhold til omkostningerne, og dermed skabe mulighed for at vurdere, hvilken færgebetjening af Bornholm den næste færgekontrakt skal indeholde. Det er ikke udbudsteknisk/juridisk afklaret, i hvilket omfang der bør eller kan udbydes én eller flere trafikpakker.

## **6.3. Udbudsform og tildelingskriterier**

I det følgende beskrives forskellige udbudsformer og tildelingskriterier. Fælles for dem er, at der indgås kontrakt om levering af en ydelse, og at de ikke afhænger af den nærmere organisering af færgedriften.

### **6.3.1. Udbudsform**

Eftersom Danmark har valgt at forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 34-59 skal finde anvendelse for udbud af færgebetjeningen, kan staten vælge mellem følgende almindelige udbudsformer:

1. Offentligt udbud,

2. begrænset udbud eller
3. udbud med forhandling.

Ved offentligt udbud kan processen kort beskrives som offentliggørelse af udbuddet i en udbudsbekendtgørelse (annoncering af udbuddet) og udbudsmaterialet, hvorefter der kan afgives bud af alle interesserede. Der er således ikke mulighed for inden budafgivelsen at begrænse antallet af budgivere.

Begrænset udbud indeholder derimod en prækvalifikationsrunde efter offentliggørelse af udbudsbekendtgørelsen, hvor den ordregivende myndighed efter forudbestemte kriterier kan vælge, hvem der kan afgive bud. De udvalgte vil efter at være prækvalificeret modtage udbudsmaterialet med henblik på at afgive det egentlige bud.

Ved udbud efter forhandling gennemføres der først en prækvalifikationsrunde efter offentliggørelse af en udbudsbekendtgørelse, hvor et antal mulige operatører udvælges ud fra nogle generelle kriterier. Derefter udsendes udbudsmaterialet til de udvalgte. Der afgives et forhandlingstilbud, og der gennemføres en eller flere runder med forhandlinger, som resulterer i et endeligt tilbud.

Det seneste udbud af færgebetjeningen af Bornholm blev gennemført som udbud efter forhandling. Det samme gælder for udbuddene for de to nugældende kontrakter vedr. Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg. De i 2012-2013 gennemførte udbud vedr. de to sidstnævnte ruter er gennemført som offentligt udbud.

Den korte procestid ved offentligt udbud vil være en fordel for det konkrete udbud, fordi udbudsformen kun tillader afgivelse af ét tilbud. Der er til gengæld, som udgangspunkt, ikke mulighed for at acceptere bud med forbehold eller indgå forhandling om de afgivne bud.

En yderligere fordel ved offentligt udbud frem for begrænset udbud er, at der ikke er krav om at offentliggøre navnene på de prækvalificerede virksomheder. Kravet om offentliggørelse er fremkommet efter nogle nyere kendelser fra Klagenævnet for Udbud, og eksisterede således ikke på tidspunktet for indgåelse af tidligere udbudte færgekontrakter, herunder også færgekontrakterne for Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg (for perioden 2008-2014).

### 6.3.2. Tildelingskriterier

Udbyder kan ikke vælge frit mellem de indgående bud, men skal – inden der afgives bud – beslutte, om det vindende bud er det med laveste pris eller det, der er økonomisk mest fordelagtigt.

Forskellen på laveste pris og det økonomisk mest fordelagtige er, at ved førstnævnte skal udbyder vælge det tilbud, der har den laveste pris, mens udbyder ved sidstnævnte kriterium kan vælge det bud, der ud fra en samlet

vurdering vurderes at være mest fordelagtigt. Ifølge udbudsdirektivets art. 53 kan der i vurderingen indgå kriterier som fx kvalitet, pris, teknisk værdi, miljøegenskaber, rentabilitet, kundeservice m.m. Konkret for færgebetjeningen kunne desuden indgå forhold som frekvens, overfartstid og kapacitet.

De tre nuværende færgekontrakter for Bøjden-Fynshav, Samsø-Kalundborg og Bornholmsruterne blev tildelt efter tildelingskriteriet det økonomisk mest fordelagtige. I juni 2013 blev der indgået to nye færgekontrakter omfattende ruterne Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg. Disse blev indgået ved udbud med tildelingskriteriet "laveste pris".

Ved tidligere udbud, gennemført som udbud efter forhandling og med tildelingskriteriet det økonomisk mest fordelagtige tilbud, har det vist sig reelt kun at være tale om en priskonkurrence, idet prisen bør vægtes meget højere end de øvrige kriterier. Kammeradvokaten har i den forbindelse anbefalet Trafikstyrelsen i 2011, at prisen skal vægtes med mindst 70 pct.

## 7. Færgebetjeningen set i et større perspektiv

### 7.1. Indledning

De tidligere afsnit har beskrevet den nuværende færgebetjening. I dette kapitel opsummeres analysens hovedresultater, men kapitlet sætter også fokus på færgebetjeningens betydning for det bornholmske samfund. Herudover beskrives, hvilke forhold der er fokus på i forhold til de fremtidige rammer.

Udvalget har overvejet, hvilke ændringer der skal foretages i det kommende udbud. Det drejer sig især om kapacitet, tonnage, frekvens, passagertransport til Køge samt kontraktens længde.

### 7.2. Den samlede trafikbetjening af Bornholm

Der er sket en markant udvikling i færgebetjeningen af Bornholm gennem årene. Især med indsættelsen af hurtigfærger mellem Ystad og Rønne og åbningen af Øresundsbroen, som har gjort det muligt at rejse mellem København og Rønne via Ystad på ca. 3 timer. Som analysen har vist, anvender langt de fleste passagerer fra Bornholm også netop færgen til Ystad.

Men for de flestes vedkommende slutter rejsen ikke i Ystad; oftest vil endestationen være i København eller andre steder på Sjælland. Der er derfor behov for, at der er gode muligheder for at komme videre fra Ystad til København.

Nogle rejser med egen bil og kører via Ystad. Det betyder, at de – for at komme til København – skal krydse Øresundsbroen og betale broafgift for dette. Det koster i 2014 335 kr. pr. vej med en kontantbillet at krydse Øresundsbroen, eller 156 kr., hvis man har et BroPas<sup>6</sup>. Den samlede rejse indeholder således udgiften til både Øresundsbroen, færgebillet og benzin.

Andre rejser mellem Ystad og København med toget, IC Bornholm. Analysen har vist, at især personer, der ønsker at medbringe cykel, kan have problemer med at få plads til cyklen i toget, da der kun er få cykelvogne i togene. Det er dog muligt at benytte Køge-færgen i stedet, men det betyder en samlet længere rejsetid fra København.

Andre igen rejser med Bornholmerbussen. Der er ikke mulighed for at tage cyklen med i bussen. Bussen holder foran Københavns Hovedbanegård.

En billet til IC Bornholm eller Bornholmerbussen omfatter også færgeoverfarten. En almindelig voksenbillet koster i 2014 knap 300 kr.

---

<sup>6</sup> BroPas kræver et årsabonnement på 270 kr.

Færgen til Køge er tænkt som en godsfærge, men som analysen har vist, rejser ca. 58.000 passagerer hvert år med Køge-færgen. Ved ankomst i Køge er der mulighed for at komme relativt hurtigt videre, hvis endestationen er på Sjælland, Fyn eller Jylland, da man hurtigt kan køre på motorvejen, både for privatbilisterne og for vognmændene. Ved at vælge færgen til Køge spares udgiften til Øresundsbroen.

Der er også mulighed for at flyve til Rønne. Staten ejer Bornholms Lufthavn. Selve luftfartstrafikken er kommerciel, og flyselskabet fastsætter selv billetpriserne. I øjeblikket flyver selskabet DAT til Rønne op til 8 gange om dagen, afhængig af ugedag og sæson. En enkeltbillet koster typisk mellem ca. 300 og 1.100 kr. Flyet har den åbenlyse fordel, at man kan rejse til København på 35 min. Hertil kommer transporttid til/fra lufthavnen, check-in mv.

Foruden driftstilskud til færgebetjeningen af Bornholm og Bornholms Lufthavn, som fremgår af Tabel 2, yder staten tilskud til IC Bornholm via kontrakten med DSB.

Tabel 2 | Statslige driftstilskud til Bornholm på transportområdet på Finansloven for 2013

Tilskud i mio. kr.	2013	2014	2015
Færgebetjeningen af Bornholm	205,8	205,8	205,8
Drift af Bornholms Lufthavn	23,9	24,5	24,4
<i>I alt</i>	<i>229,7</i>	<i>230,3</i>	<i>230,2</i>

Kilde: Finansloven for 2013

### 7.3. Reservetonnage

I den nuværende kontrakt stilles krav til, hvilken kapacitet rederiet skal levere på hvor mange dage, jf. afsnit 2.2. Endvidere stilles der krav om den maksimale forsinkelse, passagererne må opleve. Der stilles således ikke et direkte krav om, at operatøren skal have reservetonnage liggende klar, men derimod at operatøren med kort varsel kan indsætte en reservefærge. I dagens trafik er der fire færger i trafik, selv om der kun er tre færger i kontrakten. Den nuværende passagertrafik varetages primært af hurtigfærgen Leonora Christina. Kravet vedr. overfartstid for passagerer og personbiler i det nuværende udbud betød, at kun hurtigfærger kan besejle ruten Rønne-Ystad. Der stilles ikke krav til overfartstiden for gods på ruten.

Udvalget har i sit arbejde overvejet, i hvilket omfang der skal være reservetonnage til rådighed. I den forbindelse har udvalget drøftet, hvilke ønsker der er til kapaciteten fremover. En mulig konsekvens, hvis der ikke stilles krav om maksimal forsinkelse, er, at passagererne ikke kan sikres mulighed for færgetransport, hvis den primære færge er ude af drift. Et antal passagerer kan overflyttes til flytrafikken, men for passagerer, der rejser med bil, er dette ikke en mulighed. Det er i højsæsonen næppe realistisk med kort varsel at chartre en færge, sejle den til Rønne og sikre passagererne transport via denne vej.

Det har været overvejet, hvorvidt det er muligt at udføre færgebetjeningen med "blandet" tonnage, fx på lavkapacitetsdage. Det kunne være med to af dagens tre afgang udført med hurtigfærge og den tredje med en almindelig displacementsfærge. Den nuværende kontrakt giver mulighed for at blande tonnage, blot der dagligt gennemføres mindst tre dobbeltture med hurtigfærge. Eftersom der ikke stilles krav til overfartstid for godset, kan godset overføres på en anden færge end hurtigfærgerne. De nuværende godsmængder på Ystad-ruten kan uden problemer overføres med den nuværende, store hurtigfærge, Leonora Christina.

## 7.4. Tonnagespecifikke forhold

### 7.4.1. Kapacitet og fleksibilitet i forhold til de anvendte færger

Kapaciteten er et spørgsmål om størrelsen af de anvendte færger. Men også overfartstiden og "turn around"-tiden i havn har betydning for færgernes kapacitet pr. driftsdøgn. Kapaciteten skal stilles til rådighed, når behovet er der. Anvendelse af hurtigfærger giver på denne måde mulighed for at stille relativt stor kapacitet til rådighed i et relativt kort tidsrum, hvorved man får relativt stort udbytte af kapaciteten. Hurtigfærger giver således mulighed for større kapacitet på attraktive tidspunkter af døgnet.

### 7.4.2. Driftsstabilitet

En displacementsfærge, der er egnet til indsættelse i færgebetjeningen af Bornholm, vil normalt være i stand til at klare sig i stort set al slags vejr. Et sådant fartøj vil således kunne klare meget store bølgehøjder, stærk blæst og is i den udstrækning, der er kendt i Bornholmsgattet og havnene i Ystad og Rønne i nyere tid.

Uanset om der er tale om en superfærge eller en almindelig displacementsfærge, vil man kunne forvente en meget høj driftsstabilitet.

Flerskrogshurtigfærgers driftsstabilitet vil normalt være ringere end displacementsfærger, primært på grund af deres begrænsninger ved sejlads i is og store bølgehøjder. For så vidt angår bornholmske forhold har besejlingsproblemer som følge af is historisk alene været et problem i havnen i Ystad. Der har de senere år således ikke været problemer for hurtigfærgerne ved at sejle i is som sådan. Problemerne er opstået, når der skal manøvreres, særligt bakked, i is som en del af havnemanøvrerne. Her kan der være risiko for, at færgernes "water-jets" ødelægges ved kontakten med skarpe isflager. Problemet er ikke kendt i Rønne, men det kan skyldes, at hurtigfærgerne indtil videre har anløbet færgelejet i Rønne med forenden, fordi færgerne er understyret med en bovport. Det vides ikke, om der vil kunne opstå is-problemer med færger uden bovport, og som derfor er nødsaget til at bakke ind til færgelejet i Rønne.

Det vurderes i øvrigt, at Leonora Christina har haft mindre vanskeligheder ved manøvrer i is i havnen i Ystad i vinteren 2011/2012, end Villum Clausen har haft i tidligere vintre, selv om isdannelsen i Ystad havn i 2011/2012 også i perioder har været ganske betydelig.



Hurtigfærgers begrænsede evne til sejlads i høje bølger har ofte været betegnet som et betydeligt driftsstabilitetsproblem. Villum Clausen er ganske ofte blevet taget ud af trafik og erstattet med andre færger som følge af høje bølger. Problemet er reduceret meget efter indsættelsen af Leonora Christina.

Driftsstabilitetsproblemerne ved høje bølger kan i hovedsagen henføres til ”slamming”. Slamming opstår, når bølger slår op i undersiden af skibet, dvs. i oversiden af den ”tunnel”, der afgrænses af færgernes to skrog, vandoverfladen og overbygningens underside. Slamming kan i sin yderste konsekvens have alvorlige konsekvenser for skibets bærende konstruktion. Der er beskrevet flere episoder, hvor Villum Clausen har været udsat for slamming med større og mindre konsekvenser.

Slamming kan også forekomme ved almindelige færger.

### 7.4.3. Investeringsomkostninger

Som nybygninger er flerskrogs-hurtigfærger normalt langt billigere end displacementsfærger. Nybygningsprisen for store hurtigfærger som Leonora Christina og KatExpress 1 lå således på i størrelsesordenen 500-700 mio. kr., hvor en nybygningspris på en displacementsfærge i den nødvendige størrelse næppe vil ligge under 1 mia. kr.

Den nuværende globale økonomiske situation har dog bidraget til, at nybygningsprisen på særligt displacementsskibe nu kan være relativt lavere.

Der vurderes i øjeblikket at være en overkapacitet på markedet for både displacementsfærger og hurtigfærger, primært som følge af den globale økonomiske situation. Det bør således være muligt at erhverve second-hand skibe til en fordelagtig pris. Dette kan dog ændre sig, både fordi markedet i øjeblikket slankes ved, at mange skibe ophugges, og fordi der kan opstå en mere gunstig, global økonomisk situation.

### 7.4.4. Overvejelser vedr. Tysklandstrafikken

Trafikken mellem Bornholm og Tyskland spiller en rolle, også selv om trafik mellem to EU-medlemslande ikke kan indgå som en del af en trafik, som udbydes af ét medlemsland, når, der ikke som tilfældet er for Sverige, er tale om en i hovedsagen gennemkørsel. Det er vigtigt at gøre sig klart, at det tyske marked er meget vigtigt for Bornholm, hvor mindst 50.000 turister besøger Bornholm i den direkte trafik fra Sassnitz i sommerhalvåret – der genereres således 100.000 passagerrejser. Samtidig er det særdeles tvivlsomt, om denne sommertrafik kan bære en trafik med en færge, der ikke har andre aktiviteter. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, at tilrettelægge færgebetjeningen af Bornholm således, at den vindende tilbudsgiver også kan opretholde sejlads til Tyskland.

Forholdene omkring sejladsen til Tyskland bevirker, at der er en stabil reservefærge til den trafik, der udføres i henhold til kontrakten om færgebetjeningen af Bornholm, og at reservekapaciteten er beskæftiget i et vist om-

fang på ruten fra Sassnitz, hvilket kan bidrage til, at færgen hurtigere kan gøres klar til indsættelse.

#### 7.4.5. LNG

Der er mulighed for at anvende andre brændstoftyper end olie – her er LNG (Liquified Natural Gas, flydende naturgas) det mest nærliggende. LNG kan anvendes på både hurtigfærger og almindelige færger, om end der fortsat ikke foreligger et endeligt dansk regelsæt for sikkerhedsgodkendelse af LNG som drivmiddel på hurtigfærger.

Handelsprisen på LNG er p.t. lavere pr. energienhed end på marine gasolie (MGO), men højere end prisen på heavy fuel (HFO). Forventningen i markedet er p.t., at prisen på olieprodukter de nærmeste år vil stige mere end prisen på LNG.

Man bør imidlertid også være opmærksom på, at der p.t. hverken i Rønne eller Ystad (eller Køge) er bunkringsanlæg for LNG. Anvendelsen af LNG på hurtigfærgerne vil formentlig forudsætte et bunkringsanlæg i Rønne, sådan at der kan bunkres forud for hver dobbelttur. Etableres anlægget ikke i Rønne, så skal der være en bunkringsmulighed både i Ystad og i Køge. En eventuel etablering af et LNG-bunkringsanlæg i Rønne må antages at skulle ske for færgeoperatørens regning, hvilket i praksis vil betyde, at omkostningen væltes over på staten som en forhøjelse af tilskuddet. Det er vanskeligt at se andre væsentlige aftagere til LNG i Rønne end færgeoperatøren. Anlægsomkostningen til et LNG-anlæg med den nødvendige produktionskapacitet vil næppe være under 100 mio. kr.

For almindelige færger vil det umiddelbart være teknisk muligt at installere tanke mv. til LNG, men på hurtigfærger vil det på eksisterende færger medføre en teknisk udfordring at installere LNG-tanke pga. af ændret vægtfordeling og begrænset plads. En omstilling til LNG på en eksisterende deplacemetsfærge vil også være en teknisk udfordring, men formentlig mindre. For nybygninger vurderes det at være relativt problemfrit at anvende LNG i stedet for olie. Der er p.t. tre færger i +25.000 bruttotons-størrelsen (færgen Povl Anker vejer 12-13.000 bruttotons) under levering til Viking Line og Fjord Line i 2013, alle med LNG som drivmiddel.

### 7.5. Frekvens

Udvalget har overvejet den økonomiske og trafikale effekt af kun at gennemføre to daglige dobbeltture på Ystad-ruten på lavkapacitetsdage. Løsningen vil kunne medføre en besparelse, men vil samtidig medføre en serviceforringelse. Efter den nugældende kontrakt sejles der tre daglige dobbeltture med hurtigfærge i modsætning til tidligere to (og én dobbelttur med en konventionel færge, der kunne modtage gods). Trafikforøgelsen medførte en forhøjelse af kontraktbetalingen på i størrelsesordenen 40-50 mio. kr. pr. år og en gennemsnitlig vækst i antallet af passagerer og personbiler på 15-20 pct.

En reduktion i antallet af dobbeltture med hurtigfærge fra 3 til 2 vil stille krav til afgangstiderne, der reelt låser disse i et snævert vindue. For at give

mulighed for transport af det gods, der ikke kan nå at blive klar til at komme med færgen til Køge ca. kl. 17, kan transporteres fra Bornholm, skal afgang mod Ystad ligge så sent på dagen som muligt, men jo senere afgang fra Rønne er, des senere vil også ankomsten til Rønne på retursejladserne blive. Det vurderes, at der næppe vil kunne ændres meget ved en forventet afgang fra Rønne kl. 19.00 med ankomst retur kl. 22.30-23.00. Dette tidsvindue forudsætter trafik med en hurtigfærge, som yderligere skal kunne medtage gods svarende til den mængde, der maksimalt kan overføres med Leonora Christina i dag.

Udvalget har desuden drøftet muligheden for at reducere antallet af ugentlige afgange på Køge-ruten fra 7 til 6, hvor der så ikke er afgang fra Rønne lørdag aften og fra Køge natten til søndag. Godsmængderne på disse afgange er i dag meget begrænsede, oftest under 10 enheder pr. afgang. Den økonomiske gevinst ved dette tiltag vil næppe være meget over 5 mio. kr. pr. år. Det vil dog betyde, at godset skal overføres på andre afgange, hvilket kan øge kapacitetspresset på disse afgange, fx på Rønne-Ystad. Gods overført på Rønne-Ystad vil medføre øgede transportomkostninger.

Udvalget er opmærksomt på, at der skal tages hensyn til det bornholmske samfund, idet der er tale om en samfundsbegrundet overfart. Det vil få konsekvenser for erhvervet og det bornholmske samfund, hvis antallet af dobbeltture på Rønne-Ystad og/eller Rønne-Køge ændres.

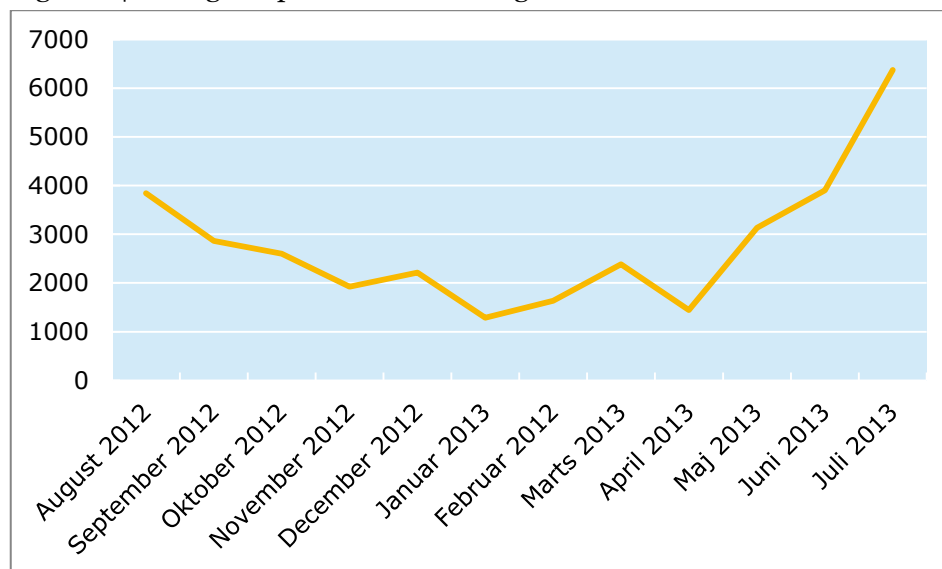
## 7.6. Passagertransport til Køge

Den nuværende rutestruktur betyder, at Ystad-ruten primært bruges til passagertransport, mens Køge-ruten primært bruges til godstransport. Et lille antal passagerer, ca. 58.000 årligt, benytter Køge-ruten.

I den nuværende kontrakt stilles der krav om, at der skal være 400 passagerpladser på Køge-ruten. Det vurderes dog at være relativt dyrt at opretholde denne mulighed, da det bl.a. kræver ekstra mandskab. Transportministeriet kender ikke de nærmere omkostninger. En reduktion af kravet om antal passagerpladser vil kunne billiggøre tilbuddene i udbuddet, idet færger alt andet lige er dyrere i anskaffelse jo flere passagerpladser, de har, og de er dyrere i drift (bl.a. som følge af krav om større sikkerhedsbesætning). Desuden kan et reduceret passagerantalskrav gøre interessen og konkurrencen blandt bydende rederier større med en lavere tilbudspris som følge.

Der er i dag oftest ikke mere end 10 chauffører med pr. afgang, da det meste gods transporteres med løstrailere, jf. afsnit 3.5.

Figur 16 | Passagerer på ruten Rønne-Køge



Kilde: Transportministeriet

Det er relativt dyrt at opretholde muligheden for passagertransport på Køge-ruten, hvorfor det er nærliggende at overveje, om muligheden for at anvende Køge-ruten til almindelig passagertransport fortsat skal opretholdes. Der skal dog naturligvis opretholdes sove-/hvilepladser til chaufførerne.

Hvis der ikke længere er mulighed for passagertransport på Køge-ruten, skal der findes en løsning for dem, der ikke umiddelbart har mulighed for at rejse igennem Sverige på grund af fx krav om visum, medicinpas eller andre tilladelser til medbragt bagage. Hvis der lykkes for passagertransport til Køge, skal der findes en løsning for denne gruppe. Alternativt kan det overvejes at begrænse antallet af kahytter eller erstatte nogle med liggepladser.

## 7.7. Kontraktlængde

I forbindelse med et eventuelt genudbud skal der tages stilling til kontraktlængden for den kommende kontrakt.

Den nuværende kontrakt løber i 6 år (fra den 1. september 2011 til den 31. august 2017). Der er dog efter færgebekendtgørelsens § 2, stk. 4, mulighed for at indgå færgekontrakter på op til 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer eller tonnager taler for det.

Der er en del initialomkostninger forbundet med at vinde et udbud på færgetjening af Bornholm. Det drejer sig om procesomkostninger ved udarbejdelse af tilbud, investeringer i tonnager, havneombygninger m.m. For at sikre tilbudsgiverne bedre muligheder for at forrente sine investeringer og dermed gøre trafikken mere attraktiv og konkurrencen større, kan det være fordelagtigt at anvende en længere kontraktlængde på fx 10 år. Det understøttes desuden af de komplekse og høje krav, som stilles til besejlingen af ruten Rønne-Ystad.

Transportministeriet har i 2012-2013 gennemført udbud af ruterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø. I begge tilfælde blev der gennemført to sideordnede udbud, hvor tilbudsgiver skulle afgive et tilbud på både 6-års drift og 10-års drift. Begge kontrakter indeholder en option på forlængelse af kontrakten efter 10 år på op til i alt 11 år.

For begge udbud modtog Transportministeriet lavere priser for en driftsperiode på 10 år sammenlignet med en driftsperiode på 6 år. De af Kontaktrådet udpegede repræsentanter har dog understreget deres bekymring for, at en lang kontraktperiode vil være uflexibel og indebære en risiko for, at kapaciteten kommer til at udgøre en begrænsning for udviklingen på Bornholm.

## 7.8. Færgens betydning for det bornholmske samfund

Bornholm har på mange måder et godt udgangspunkt: Øen er et stærkt brand, og rummer mange virksomheder med vækstpotentiale inden for eksempelvis turisme- og oplevelsesindustrien, mindre nicheproduktion og større eksportindustri.

Også øens centrale placering som brohoved mellem Øresundsregionen og Østersøregionen giver særlige muligheder for vækst og øget samhandel. Der er et stort potentiale på øen til at sikre yderligere vækst inden for både landbrug, fødevarer, fremstillingsindustri og turisme. Særligt inden for turismen bliver der satset på fire temaer/segmenter i form af outdoor, gourmet, events, grøn erhvervsturisme med et nybygget og bæredygtigt konferencecenter, Green Solution House, med plads til 350 personer, som spydspids. Konferencecentret vil være klar til brug fra 2015. I den forbindelse har færgebetjeningen stor betydning som vækstdynamo og katalysator.

Med bedre bredbåndsforbindelser/fibernet og muligheden for hjemmearbejdspladser vil Bornholm have mulighed for at tiltrække endnu flere pendlere. Her er det afgørende, at færgerne har høj regularitet og frekvens.

Historisk har den danske stat givet tilskud til besejlingen af øen. Ud over tilskud til færgebetjeningen af Bornholm er der afsat andre midler på Finansloven til at bidrage til bedre rammevilkår for transportforhold. I alt er der afsat knap 1 mia. kr. på transportområdet på finansloven fra 2012 til 2015. I forhold til transport er der afsat midler til bl.a. driften af både færger og lufthavn samt tilskud til lokale projekter i form af cykelprojekter og vej anlægsprojekter.

Det er vigtigt, at Bornholm fortsat er tæt knyttet til det øvrige Danmark. Gode transportvilkår sikrer, at det er muligt at bo på Bornholm og arbejde i København, og kan dermed medvirke til at fastholde indbyggertallet på øen. Dette stiller særlige udfordringer til de transportmæssige rammevilkår. Rammevilkårene for transport er med til at sikre en vigtig forudsætning for

fremtidig økonomisk vækst og fastholdelse af indbyggere og samtidig fastholde Bornholms tilknytning til det øvrige Danmark. Både den nye hurtigfærge og Øresundsbroen har sikret, at rejsetiden til Bornholm aldrig har været så lav som i dag. Der er også en velfungerende flytrafik, der betyder, at København kan nås på under 1 time.

Færgetransporten er et særdeles vigtigt transportmiddel for Bornholm og de bornholmske virksomheder. Passagertransporten foregår primært på ruten Rønne-Ystad, mens godstransporten primært foregår på ruten Rønne-Køge.

Tabel: Rejsetider mellem Bornholm og det øvrige Danmark

Tabel 3 | Rejsetider mellem Bornholm og det øvrige Danmark

Transportmiddel	Rutebeskrivelse	Rejsetid
Bornholmerbussen	Kbh-Ystad-Rønne	Ca. 3 timer
IC Bornholm	Kbh-Ystad-Rønne	Ca. 3 timer
Færgen	Ystad-Rønne	1 t. 20 min.
Færgen	Køge-Rønne	5 t. 30 min.
Fly	Kastrup-Rønne	35 min.

Kilde: Transportministeriet

Alle bornholmske erhvervsdrivende er afhængige af gode transportvilkår og driftsstabilitet. Der er store omkostninger forbundet med forsinkelser og aflysninger. Nogle virksomheder driver primært forretning på øen og er dermed ikke i det daglige afhængige af færgebetjeningen. Men selv disse erhvervsdrivende kan have brug for at få fragtet materialer over fra Sjælland eller have brug for at tilkalde eksperter til fx reparation af særlige maskiner.

Erhvervslivet på Bornholm oplever således omkostninger til transport, som erhvervslivet i det øvrige Danmark ikke har. Det svækker øens konkurrenceevne og afspejler sig i, at nogle har opgivet at drive virksomheder på Bornholm, mens andre undlader at etablere sig på øen. Der har især været et fald i antallet af virksomheder med 2-9 medarbejdere, mens der dog er sket en stigning i virksomheder med én medarbejder. Hvis der ofte sker store udsving i takst- og rutestrukturen, skaber dette en usikkerhed, der kan medføre, at nogle undlader at drive virksomhed på Bornholm.

Bornholm er attraktiv for turister med sin unikke natur, gode mad, kunst, kultur og andre seværdigheder. Turismen er særlig vigtig for Bornholm og sikrer Bornholm et stabilt indtægtsgrundlag.

Turisterne skal derfor opleve, at det er nemt og attraktivt at rejse til øen, og her har færgen en særlig betydning. Hvis der ikke er ordentlige transportforhold, er det svært at tiltrække turister. Der er stor forskel på efterspørgslen efter transport til og fra øen, alt efter om det er højsæson, skuldærsæson eller lavsæson.

De af Kontaktrådet udpegede repræsentanter har lagt afgørende vægt på infrastrukturens betydning for bornholmerne, Bornholms økonomi og betydn-

ningen heraf for nationaløkonomien. De har i den forbindelse fremlagt rapporter: Turismens økonomiske betydning i Danmark 2011 udgivet af VisitDenmark og Turismesatellitregnskab for Bornholm 2011 udarbejdet af Center for Regional- og Turismeforskning.

I VisitDenmark-rapporten side 4 defineres turister bredt: ”Turister defineres som den delmængde af rejsende, hvor rejsen foregår uden for personens sædvanlige miljø, i mindre end et år og med andet formål end at være ansat på den besøgte lokalitet.”

Det fremgår af VisitDenmark-rapporten side 24-26 at Bornholms Regionskommune ligger på en sjette plads på listen over turisternes forbrug i danske kommuner, med et forbrug i 2011 på 1,8 mia. kr. Det fremgår endvidere at Bornholms Regionskommune ligger på en tredjeplads, kun overgået af Fanø og Læsø, når der ses på turismeandelen, dvs. andelen af det samlede udbud i kommunen af varer og tjenester, som forbruges af turister. I 2011 var turismeandelen på 7,6 pct. i Bornholms Regionskommune. Det er på baggrund af disse tal at det i Turismesatellitregnskabet konkluderes, at Bornholm er en af de kommuner hvor turisterhvervet fylder mest.

Ifølge Turismesatellitregnskabet side 2 medførte turisternes forbrug en samlet direkte værditilvækst på 572 mio. kr. og en beskæftigelse på 2.063 årsværk. Det fremgår endvidere at turisternes forbrug gav anledning til skatter og afgifter på 674 mio. kr. i 2011.

Turismesatellitregnskabet opgør på side 2-3 et antal multiplikatorer, som kan bruges til at anslå effekten af en ændring i turisternes forbrug. For eksempel fremgår det at multiplikatoren for de samlede skatter og afgifter er af turismeforbruget på Bornholm er 0,37, og at en ændring i forbruget på 1 mio. kr. har en effekt på 368.104 kr.

Det bør retfærdigvis nævnes, at rapporterne ikke knytter turismeforbruget op på færgebetjeningen, men at der dog ikke er uenighed om, at færgebetjeningen er en afgørende forudsætning for turismen på Bornholm. Der foreligger dog ikke en model til beregning af, hvorledes en ændret færgebetjening vil påvirke turismeforbruget, og derved dens bidrag i form af fx skatter og afgifter, arbejdspladser m.m.

Der er således ingen tvivl om, at færgen har en stor betydning for det bornholmske samfund – det gælder både for fastboende, pendlere, turister og erhvervslivet.

## 8. Analysens hovedresultater

Den nuværende kontrakt udløber i 2017, men det næste udbud skal forberedes allerede i foråret 2014. Denne rapport kan indgå som grundlag i de politiske forhandlinger om rammerne for den nye kontrakt.

I det følgende præsenteres i afsnit 8.1 nogle af de mere faktuelle konstateringer, mens der i afsnit 8.2 præsenteres nogle af emner, som bør overvejes nøjere i det videre arbejde frem mod et udbud.

### 8.1. Hovedresultaterne

Analysens hovedresultater kan sammenfattes således:

- a. Staten yder ca. 200 mio. kr. i årligt nettotilskud til færgetjeningen af Bornholm.
- b. Der er 4 færges i drift: Leonora Christina (godsberende hurtigfærge), som er den primære passagerfærge på Rønne-Ystad og i daglig brug på 3-5 dobbeltture pr. dag. Villum Clausen (hurtigfærge) anvendes som supplement på Rønne-Ystad. Hammerodde er den primære godsfærge på Rønne-Køge og udfører én daglig dobbelttur. Povl Anker er reservefærge og kan anvendes på begge ruter. Den anvendes i øvrigt også på operatørens rute mellem Rønne og Sassnitz.
- c. Supplements- og reservefærgerne, Villum Clausen og Povl Anker, ligger i havn størstedelen af året.
- d. Færgetjeningen af Bornholm er helt afgørende for Bornholm som helhed, og udgør øens primære infrastruktur. Bornholmerne mærker tydeligt konsekvenserne ved forsinkelser og aflysninger. Sejladserne skal således opfylde et samfundsbegrundet behov. Samtidig er Bornholm en turistø og færgetjeningen er central for turistbranchen.
- e. I højsæsonen overføres der på nogle dage flere end 8.000 passagerer i én retning mellem Rønne og Ystad, mens der i lavsæsonen på nogle dage overføres færre end 500 passagerer i én retning. På de største rejsedage overføres 1.700-1.800 personbiler pr. dag i hver retning, mens der på de mindste rejsedage overføres ca. 100 personbiler pr. dag i hver retning.
- f. I lavsæsonen er kapacitetsudnyttelsen for passagerer på de sene aftenafgange på Rønne-Ystad, dvs. på tredje dobbelttur kl. 20.30 fra Rønne og 22.30 fra Ystad, sjældent over 10 pct. I højsæsonen er der næsten helt udsolgt om lørdagen midt på dagen.
- g. Det opfattes som dyrt at tage en bil med færgen, men der forskellige rabatordninger. Pendlere kan fx benytte Færgen Kort eller Færgen



Bizz, hvor der betales en betydeligt lavere pris fra den tredje rejse (for de to første betales næsten det samme som en standardbillet). Ordningen betyder, at den realiserede gennemsnitspris falder jo flere rejser der foretages inden for et år.

- h. Der foretages hvert år ca. 5.000 returrejser mellem København og Rønne med cykler. IC Bornholm har imidlertid sjældent tilstrækkelig kapacitet til alle cykler, og opleves derfor som en begrænsning for cykelturismen. Transportministeriet undersøger mulighederne for at forbedre muligheden for at medbringe cyklen til Bornholm.
- i. Der er årligt ca. 58.000 passagerer, der benytter Køge-ruten. Færgen har plads til 400 passagerer.
- j. På Rønne-Køge er der ofte mindre gods med på dobbeltturen lørdag/søndag.
- k. Blandt bornholmerne er der stor tilfredshed med overfartstiden, antallet af afgang og afgangstiderne i højsæsonen. Der er mindre tilfredshed med billetprisen, samt antallet af afgang og afgangstiderne i lavsæsonen.
- l. Udvalget har behandlet RET-princippet, som grundlag for at fastsætte billetpriserne. Princippet søger at skabe en form for "trafikal ligestilling" (her forstået således, at det koster det samme at sejle 1 km som at køre 1 km på landevej).
- m. Beregninger baseret på skønsmæssigt fastlagte og simplificerede forudsætninger viser, at hvis RET-princippet havde været anvendt i 2012, skulle driftstilskuddet have været forhøjet med ca. 91 mio. kr., hvis der tages udgangspunkt i DTU og Center for Regional- og Turismeforsknings analyse af prisfølsomheden (relationen mellem billetpris og antal solgte billetter), der konkluderer at en prisreduktion på 40 pct. giver 18 pct. flere rejsende.
- n. En eventuel prisreduktion med en deraf følgende forøgelse i antallet af solgte billetter vil det gavne den bornholmske økonomi og have en række positive effekter.
- o. RET-princippet anvendes ikke på statens øvrige færgeruter, dvs. Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg.
- p. Set fra statens side er der samlet set flere fordele ved udbud end egenproduktion.

## 8.2. Overvejelser inden et kommende udbud

Resultatet af udvalgets arbejde giver anledning til, at følgende må overvejes nærmere:

- a. Færgetjeningen er helt central for bornholmerne og Bornholms udvikling og fastholdelse af arbejdspladser, beboere m.m. Det må indgå i overvejelserne, når det besluttes, hvorledes statens udgift udnyttes bedst muligt til at efterkomme det trafikale behov.
- b. Færgetjening må tage hensyn til, at transporten til og fra Bornholm for de fleste passagerer ikke alene består af en færgerejse, men derimod også af transport med bil, bus eller tog over Øresundsbroen og gennem Sverige.
- c. Det er også vigtigt, at færgetjeningen er helårstilpasset for at tage højde for de forskellige kapacitetsbehov, der er gennem året. Samtidig skal der ved fastlæggelse af kapacitet m.v. tages hensyn til, at tjeningen udfylder et samfundsbegrundet behov.
- d. Det må overvejes, hvorledes der bedst muligt skabes konkurrence om udbuddet.
- e. Der er i dag forskellige muligheder for at opnå rabat på billetprisen for passagerer. Kontrakten fastsætter de priser, rederiet maksimalt må tage for billetterne, men det er op til rederiet selv at fastsætte billetpriserne. Et lavere prisniveau og prisstrukturen bør overvejes grundigt, før der træffes politisk beslutning om næste udbud. Den nuværende prisstruktur blev således introduceret i 2005 og det kan overvejes, om der er mulighed for optimering.
- f. Analysen har vist, at det kan være hensigtsmæssigt nærmere at vurdere, om det fremadrettet vil være tilstrækkeligt med 3 færges. Det vil dog formentlig kræve en fleksibel færge, der både kan fragte mange passagerer og store mængder gods samt anvendes på Tysklandsruten.
- g. Ruten mellem Rønne og Køge benyttes af ca. 58.000 passagerer pr. år. Det kræver ekstra mandskab på færgen, og det kan overvejes om der fortsat skal være krav herom. Nogle passagerer kan imidlertid ikke uden videre rejse gennem Sverige på grund af fx krav om visum, medicinpas eller andre tilladelser til medbragt bagage. Hvis der lukkes for passagertransport til Køge, skal der findes en løsning for denne gruppe. Alternativt kan det overvejes at begrænse antallet af kahytter eller erstatte nogle med liggepladser.
- h. Udvalget har drøftet problematikken omkring stigende omkostninger, navnlig i relation til brændstof. Det skal i det videre arbejde afklares, om risikoen for stigende udgifter til brændstof skal bæres af staten (via øget tilskud) eller det bornholmske samfund (via højere billetpriser).
- i. Det forventes, at tilskudsbehovet vil være lavere for en 10-årig kontrakt (2017-2027) end for en 6-årig kontrakt (2017-2023). En længere kontraktlængde kan imidlertid betyde reduceret fleksibilitet i kontraktperioden. Inden et kommende udbud bør fordele og ulem-

per ved en længere kontraktlængde derfor overvejes nærmere, herunder skal det belyses hvordan det sikres, at en reduceret fleksibilitet i forhold til kapaciteten ikke bliver en hæmsko for Bornholms udvikling.

De af Kontaktrådet udpegede repræsentanter har herudover ønsket at fremhæve følgende:

- a. Bornholm er – i forhold til størstedelen af det øvrige Danmark – i en økonomisk og demografisk situation, som kræver særlig opmærksomhed fra regeringens og Folketingets side. Fra Kontaktrådets side er der klart givet udtryk for ønsket om en »trafikal ligestilling«, der vil indvirke positivt på den bornholmske samfundsøkonomi. Principielt peger Kontaktrådet på, at det skal koste det samme at sejle 1 km. som det koster at køre 1 km. i bil.
- b. Den samfundsbegrundede færgebetjening bør betragtes som en »samfundsbegrundet transportbetjening«, idet det bornholmske transportbehov bør ses under én hat og i relation til de stærkt forskellige behov over døgnets timer og årets måneder. Dermed sikres en tilfredsstillende, fremadrettet, helhedsorienteret og helårstilpasset transportbetjening af Bornholm, som på visionær vis igen kan skabe vækst og udvikling på øen.
- c. Billigere billetter er afgørende for Bornholm, og vil have en positiv samfundsøkonomisk effekt i form af øget aktivitet og skatteindtægter.
- d. Kontaktrådets repræsentanter kan ikke støtte en reduktion af den nuværende trafikbetjening, herunder i forhold til dobbeltture i lavsæsonen til Ystad og i forhold til antallet af dobbeltture til Køge.
- e. Da de fleste passagerer rejser til Bornholm via Sverige, er der et klart ønske om, at IC Bornholm integreres mere i en samlet transportløsning end i dag. Ligeledes ønskes det, at der gives mulighed for at købe en kombineret og rabatteret færge-og brobillet til bil.
- f. Prisen for fragt af gods blev sat ned med 30 pct. i forhold til tidligere fra 1. maj 2005 (fra niveau pr. 30. april 2005), og prisen er fastholdt på det niveau, dog reguleret for prisudviklingen. Blandt godserhvervet er der tilfredshed med kapacitetsniveauet, men der er ikke tilfredshed med godsfærgens kapacitetsudnyttelse, rettidighed og ydeevne. Godserhvervet anser godsfærgepriserne som værende for høje, og der er behov for en reduktion af disse. Godserhvervet anser det for afgørende, at kunne benytte den sene af tre faste daglige Rønne-Ystad afgang.
- g. I forbindelse med færgedrift kan der være behov for at foretage investeringer i fx havneanlæg og veje, og det må afklares hvem der skal stå for finansieringen heraf.

- h. Hos turisterhvervet er der tilfredshed med kapaciteten, men ikke med billetprisen og frekvensen i skuldersonerne, hvor der er dage med op til 10 timer mellem første og anden afgang.

## 9. Bilag

### Bilag 1 – Oversigt over passagergennemsnit for 2012

Nedenfor i Tabel 4 ses en oversigt over gennemsnitstal for passagerer på Rønne-Ystad i 2012. For hver måned er der opgjort de gennemsnitlige antal passagerer for hver afgang fordelt på ugedage.

For at synliggøre, hvilke afgang der i praksis blev benyttet hhv. oftest og mindst, er disse markeret med hhv. grøn og orange. Oversigten giver et indtryk af, hvilke afgang der oftest benyttes. Det bemærkes at den fulde kapacitet til persontransport sjældent er udnyttet, idet der i praksis er udsolgt når der ikke er plads til flere biler. Men oversigten tager ikke højde for, at nogle rejsedage som fx i påsken eller julen er særligt høje.

Tabel 4 | Passagergennemsnit på Rønne-Ystad i 2012 fordelt på afgang og ugedage. De 100 højeste og laveste gennemsnitstal er markeret med hhv. grøn og orange.

	Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn
<b>Januar</b>							
06:30 - RY	230	187	273	208	346		
08:30 - RY						416	188
08:30 - YR	114	81	79	90	151		
10:30 - RY							290
10:30 - YR						179	143
11:00 - RY			105				
12:30 - YR							131
14:30 - RY					499	139	445
14:30 - YR			81				
15:15 - RY		209					
16:30 - RY	349	158	233	280			1.078
16:30 - YR					513	132	510
18:00 - RY			120				
18:30 - RY					197	86	476
18:30 - YR	338	232	328	370			639
18:45 - YR		183					
20:30 - RY	46	23	35	86			336
20:30 - YR					335	211	523
21:30 - YR			117				
22:30 - YR	68	43	54	125			112
<b>Februar</b>							
06:30 - RY	288	233	222	251	384		
08:30 - RY						456	326
08:30 - YR	141	126	119	134	159		
09:45 - YR			134				
10:00 - YR		75					
10:30 - YR						304	210
14:30 - RY					647	270	614
16:30 - RY	277	239	291	379			

	Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn
16:30 - YR					673	296	614
18:30 - RY					273	125	489
18:30 - YR	363	347	352	445			
20:30 - RY	40	36	46	89			
20:30 - YR					434	269	649
22:30 - YR	55	54	49	75			
<b>Marts</b>							
00:20 - YR						180	
06:30 - RY	299	239	231	299	405	448	
08:30 - RY						439	298
08:30 - YR	188	133	130	183	256	763	
10:30 - RY					434	525	
10:30 - YR						389	168
12:30 - YR					510	1.210	
14:30 - RY					659	183	779
16:30 - RY	295	230	251	383			
16:30 - YR					853	391	615
18:30 - RY					242	231	623
18:30 - YR	350	298	330	510			
20:30 - RY	65	37	55	84			
20:30 - YR					553	351	670
22:30 - RY					16	21	
22:30 - YR	73	65	70	123			
<b>April</b>							
00:20 - YR	47	37					55
01:00 - YR							13
06:30 - RY	382	286	243	533	558	396	278
08:00 - RY					8		
08:30 - YR	376	174	204	471	423	328	181
10:30 - RY	606	372	414	440	514	744	621
11:00 - YR					75		
12:30 - YR	642	414	519	579	335	458	469
14:30 - RY	1.326			485	915		879
16:30 - RY	281	370	790	751			
16:30 - YR	532			869	757		716
18:30 - RY	1.317			319	469	542	861
18:30 - YR	629	1.000	1.382	1.198			
19:45 - RY	102	58	133	160	55	31	125
20:30 - RY	201	181	210	164			
20:30 - YR	476			484	591	449	688
22:00 - RY						78	
22:30 - RY	357						732
22:30 - YR	411	231	485	395			
23:00 - YR	73	61	151	201	107	38	105
<b>Maj</b>							
00:20 - YR	95	41		350	157	184	
06:30 - RY	403	278	273	409	912	423	272
08:30 - RY	187						410
08:30 - YR	481	268	238	560	594	501	219
10:30 - RY	666	485	446	627	1.089	800	817
10:30 - YR	98						91
12:30 - RY	798						754

	Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn
12:30 - YR	858	565	501	734	820	755	435
14:30 - RY	860		791	529	820	255	1.022
14:30 - YR	233						284
16:30 - RY	595			795			958
16:30 - YR	841		1.286	1.282	807	314	698
18:30 - RY	786		721	514	543	589	985
18:30 - YR	765			898			631
20:30 - RY	160	289	246	158			
20:30 - YR	841		1.325	903	719	559	701
22:30 - RY	142		44	44	65		328
22:30 - YR	328	436	414	259			
<b>Juni</b>							
00:00 - YR						38	
00:20 - YR	62					94	57
06:30 - RY	410	281	270	439	838	511	238
08:30 - RY						340	
08:30 - YR	659	214	291	651	515	655	244
10:30 - RY	658	618	694	832	975	896	839
10:30 - YR						805	
12:30 - RY						630	
12:30 - YR	972	619	705	860	754	1.056	785
14:30 - RY					971	518	1.158
14:30 - YR						787	
16:30 - RY	577	776	88	866		200	
16:30 - YR					964	617	982
18:30 - RY					664	441	1.043
18:30 - YR	1.130	474	116	967		221	
20:30 - RY	126	305	335	199			
20:30 - YR					857	404	846
22:30 - RY					69	81	191
22:30 - YR	326	306	484	271			
<b>Juli</b>							
00:20 - YR	148	47	40	36	64	213	152
06:30 - RY	324	278	275	280	268	716	335
08:00 - RY					120		
08:30 - RY	251				249	700	366
08:30 - YR	784	603	493	628	495	1.086	641
10:30 - RY	758	614	674	881	951	1.315	1.017
10:30 - YR	662				353	843	658
11:00 - YR					115		
12:30 - RY	524				619	897	771
12:30 - YR	1.169	1.025	868	990	703	1.310	1.249
14:30 - RY	547	593	654	957	872	1.293	1.087
14:30 - YR	632				419	855	735
16:30 - RY	320				525	771	698
16:30 - YR	783	672	603	844	700	1.218	945
18:30 - RY	411	514	583	759	647	914	1.010
18:30 - YR	332				555	642	479
20:30 - YR	346	370	405	558	554	595	578
22:30 - RY	74	53	65	115	285	441	265
<b>August</b>							
00:20 - YR	100	35	30	36	38	69	76

	Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn
06:30 - RY	379	231	250	375	664	432	310
08:30 - RY	266				295	440	275
08:30 - YR	772	350	426	461	469	546	278
10:30 - RY	775	556	657	845	1.074	991	936
10:30 - YR	622				283	385	282
12:30 - RY	454				665	641	670
12:30 - YR	1.095	610	615	788	669	900	640
14:30 - RY	522	592	720	981	1.077	785	997
14:30 - YR	497				313	373	366
16:30 - RY	580	493	767	937	608	412	641
16:30 - YR	799	372	592	634	848	351	753
18:30 - RY	399	374	700	813	745	566	1.061
18:30 - YR	891	426	590	857	375	164	469
20:30 - RY	190	187	278	232			
20:30 - YR	401	304	390	508	622	305	814
22:30 - RY	70	54	77	167	155	187	218
22:30 - YR	156	160	240	187			
<b>September</b>							
06:30 - RY	427	239	200	357	943	476	255
08:30 - YR	603	199	174	291	334	471	151
10:30 - RY	538	426	386	611	1.079	803	775
10:45 - RY			428				
12:30 - YR	941	422	434	470	548	652	430
14:30 - RY					988		1.246
16:30 - RY	544			662			
16:30 - YR					1.052		905
18:30 - RY					544	539	1.187
18:30 - YR	1.015			820			
20:30 - RY	106	215	232	100			
20:30 - YR					791	506	903
22:30 - YR	290	246	288	198			
<b>Oktober</b>							
00:20 - YR	66					346	127
06:30 - RY	326	245	283	356	524	415	391
08:30 - RY						836	387
08:30 - YR	329	150	223	255	325	643	198
10:30 - RY	473	428	584	632	864	633	901
10:30 - YR						412	214
12:30 - YR	803	425	581	529	569	960	659
14:30 - RY					1.041	602	1.102
16:30 - RY	480	337	342	408			
16:30 - YR					999	572	833
18:30 - RY					417	463	766
18:30 - YR	378	349	398	634			
20:30 - RY	200	191	274	263			
20:30 - YR					811	444	767
22:30 - RY					38	35	351
22:30 - YR	265	223	281	508			
<b>November</b>							
06:30 - RY	354	293	279	362	475		
08:30 - RY						564	383
08:30 - YR	180	125	145	173	270		



	Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn
10:30 - YR						347	193
14:30 - RY					793	167	860
16:30 - RY	358	256	278	394			
16:30 - YR					811	210	788
18:30 - RY					240	143	787
18:30 - YR	393	296	331	589			
20:30 - RY	64	47	42	58			
20:30 - YR					563	271	720
22:30 - YR	71	75	113	155			
<b>December</b>							
00:20 - YR					58	351	263
06:30 - RY	186	189	265	343	368	367	
08:30 - RY		241				522	405
08:30 - YR	143	105	131	173	207	773	
09:30 - YR	148						
10:30 - RY	320		1.014	1.057	441	811	
10:30 - YR		288				285	360
12:30 - YR	227		674	624	655	1.340	
14:30 - RY		493	1.123	951	664	297	532
16:30 - RY	286	201	214	328			
16:30 - YR		688	707	734	696	475	609
18:30 - RY		410	943	761	314	176	355
18:30 - YR	371	256	298	517			
20:30 - RY	55	34	33	52			
20:30 - YR		316	430	394	484	351	448
22:30 - RY				364	21	27	
22:30 - YR	77	69	101	133			

**Bilag 2 – De 10 største og mindste rejsedage i 2012**

Tabel 5 | Passagerer og køretøjer på Rønne-Ystad på de 10 største og mindste rejsedage for henholdsvis passagerer og biler i 2012.

Dato	Passagerer	Pct. af kapacitetskrav	Køretøjer	Pct. af kapacitetskrav
03-01-2012	667	17	165	14
04-01-2012	423	11	115	10
07-01-2012	951 <sup>‡</sup>	24	207	17
10-01-2012	665	17	194	16
12-01-2012	722	18	214	18
17-01-2012	732	18	217	18
24-01-2012	728	18	208	17
31-01-2012	766	19	228 <sup>‡</sup>	19
01-02-2012	827 <sup>‡</sup>	21	217	18
07-02-2012	632	16	198	17
20-05-2012	10.641	53	2.297	52
30-06-2012	9.458 <sup>‡</sup>	47	2.246	51
07-07-2012	11.889	59	2.763	63
08-07-2012	9.824	49	2.131 <sup>‡</sup>	48
14-07-2012	14.110	71	3.305	75
15-07-2012	11.958	60	2.669	61
21-07-2012	15.117	76	3.463	79
22-07-2012	13.010	65	2.856	65
28-07-2012	14.115	71	3.202	73
29-07-2012	11.389	57	2.566	58
04-08-2012	10.973	55	2.614	59
11-12-2012	764	19	230 <sup>‡</sup>	19
31-12-2012	530	13	113	9

\* Ikke blandt de 10 største eller mindste.

Kilde: Transportministeriet.

### Bilag 3 – RET-principberegninger

Tabel 6 | RET-billetpriser baseret på skønsmæssigt fastsatte omkostninger pr. km.

Køretøj/Passagerer/Gods	Kr. pr. km.	Rønne-Ystad	Rønne-Køge
Passagerer "til fods" eller "ekstra i bil"	1,25	87,50	212,50
Personbil (med 2,5 pers.)	3,55	248,50	603,50
Campingvogn	3,55	248,50	603,50
Bus	6,00	420,00	1.020,00
Sololastbil	6,00	420,00	1.020,00
Sættevogne	9,00	630,00	1.530,00
Løstrailere	9,00	630,00	1.530,00

Kilde: Transportministeriet

Tabel 7 | Beregningsseksempel for tilskudsbehovet ved indførelse af RET-princippet baseret på 2012-trafiktal. Prisen for sololastbiler, vogntog, sættevogne og løstrailere indeholder ikke havneafgifter og pris for håndtering af løstrailere. Der tages forbehold for de skøn der indgår i beregningen, herunder navnlig operatørens anslåede omsætning fra billetter og salg om bord.

	Antal (2012)	Km	Kr/km	Mio. kr.
<i>Rønne-Ystad</i>				
Personbiler (med 2,5 pers.)	282.500	70	3,55	70,2
Campingvogne	6.800	70	3,55	1,7
Busser	1.500	70	6,00	0,6
Sololastbiler	1.800	70	6,00	0,8
Vogntog	600	70	9,00	0,4
Sættevogne	2.000	70	9,00	1,3
Løstrailere	4.400	70	9,00	2,8
Gående passagerer	597.000	70	1,25	52,2
<i>Rønne-Køge</i>				
Personbiler (med 2,5 pers.)	13.200	170	3,55	8,0
Campingvogne	1.700	170	3,55	1,0
Busser	90	170	6,00	0,1
Sololastbiler	2.000	170	6,00	2,0
Vogntog	1.500	170	9,00	2,3
Sættevogne	1.700	170	9,00	2,6
Løstrailere	21.000	170	9,00	32,1
Gående passagerer	32.000	170	1,25	6,8
RET-billetindtægter i alt (uden trafiktilvækst)				184,9
Operatørens anslåede omsætning (billetter og salg om bord) med tillæg af tilskud i 2012 på 201,9				575,0
Heraf anslået omsætning fra salg om bord (mad, kaffe m.m.)				50,0
<i>Omsætning ved 43 pct. prisfald og 20 pct. flere passagerer</i>				
RET-billetindtægter på 184,9 + 20 pct.				221,9
Anden omsætning fra salg om bord på 50 + 20 pct.				60,0
Statens tilskud i 2012				201,9
I alt, hvis RET havde været anvendt i 2012				483,8
<i>Forøgelsen af tilskudsbehovet i 2012 ved indførelse af RET-billetpriser, dvs. 575,0 - 483,8</i>				91,2

Kilde: Transportministeriet



