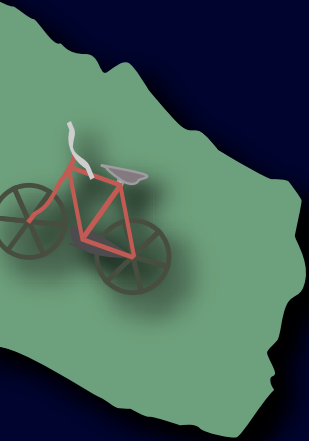
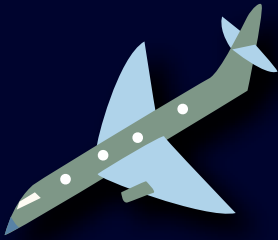


# Rejsevilkår til og fra Bornholm





# Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm

## Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm

Udgivet af: Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet  
ISBN, trykt version: 978-87-91013-84-3  
ISBN, netdokument: 978-87-91013-85-0  
Forsideill.: Kirsten Frøslev Larsen  
Tryk: Rosendahls · Schultz Grafisk a/s  
Oplag: 200



# Forord

I regeringsgrundlaget sætter regeringen fokus på at skabe bedre rammevilkår for danske virksomheder, men regeringen er også opmærksom på, at bedre rammevilkår skal komme alle til gode.

Vækst, arbejdspladser og mobilitet går hånd i hånd. Som transportminister ligger det mig derfor særligt på sinde at undersøge, hvordan transportens rammevilkår bedst muligt understøtter erhvervslivet, også i yderområder, således at virksomheder der allerede er etableret, kan forblive konkurrencedygtige, og at nye virksomheder har mod på at starte forretning op. Det handler om at skabe vækst og arbejdspladser i hele Danmark, og i store dele af landet er netop transportsystemet et vigtigt rammevilkår for det lokale erhvervsliv.

Dette gælder ikke mindst på Bornholm. Øen står over for en række udfordringer, der på mange måder ligner de udfordringer, som andre yderområder oplever. Men på en række punkter er udfordringerne unikke for Bornholm på grund af øens geografiske placering. Bornholm er Danmarks største ikke-brofaste ø, og al transport til og fra øen foregår derfor til vands eller i luften. Det skaber udfordringer for de lokale virksomheder i forhold til transport af varer til og fra øen samt i forhold til at tiltrække og fastholde arbejdskraften.

For at sikre at erhvervsvirksomheder i fremtiden også kan være lokaliseret på Bornholm, skal vi fastholde en løbende udvikling af transportsystemet, der bidrager til at sikre gode rammevilkår for øens erhvervsliv.

Det kræver, at der foretages svære til- og fravalg, der også tager højde for lokale prioriteringer. Men gode transportforhold alene sikrer ikke økonomisk vækst. Det er op til erhvervslivet og virksomhederne selv at skabe væksten. Der er i dag en lang række dygtige virksomheder med velkvalificeret arbejdskraft på Bornholm. Det er disse virksomheder, der i dag og i fremtiden har stor betydning for øens udvikling.

Med dette oplæg sætter vi fokus på, hvordan vi kan understøtte rammerne for en effektiv transportbetjening af Bornholm til gavn for bornholmske virksomheder og de mange rejsende til og fra øen.



Henrik-Dam Kristensen  
Transportminister

## 6. | Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm

# Indhold

1. Udfordringer og muligheder .....	9
2. Transportudfordringer for det bornholmske erhvervsliv .....	10
3. Den bornholmske trafikbetjening i dag .....	13
3.1. Færgebetjening af Bornholm .....	14
3.2. Den nuværende kontrakt mellem Danske Færger A/S og Trafikstyrelsen .....	16
3.3. Fremtidige overvejelser vedr. udbud af færgebetjeningen .....	18
3.4. Priser, frekvens og godskapacitet .....	18
3.5. Flybetjening af Bornholm .....	21
3.6. Statslige investeringer .....	22
3.7. Forhøjet befordringsfradrag for pendlere .....	24
4. Gods- og persontransporten til og fra Bornholm .....	25
4.1. Udviklingen i godstransporten .....	25
4.2. Ubalance i godsmængder .....	26
4.3. Udviklingen i persontransporten .....	27
5. Det bornholmske erhvervslivs styrker .....	29
5.1. Turisme-erhvervet på Bornholm .....	29
5.2. Bornholm som en grøn ø .....	30
5.3. Den stærke klyngeeffekt i det bornholmske erhvervsliv .....	31
6. Transportens betydning for det bornholmske erhvervsliv .....	34
6.1. Sammensætningen af erhvervslivet på Bornholm .....	35
6.2. Virksomhederne og deres transportbehov .....	37
7. Politisk fokus på transport på og omkring Bornholm .....	40
8. Internationale erfaringer med udvikling af yderområder .....	42
8.1. Erfaringer fra andre europæiske lande .....	42
8.2. EU-støtte til regionale projekter .....	43
9. Mulige fokuspunkter i de kommende år .....	45

## 8. | Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm

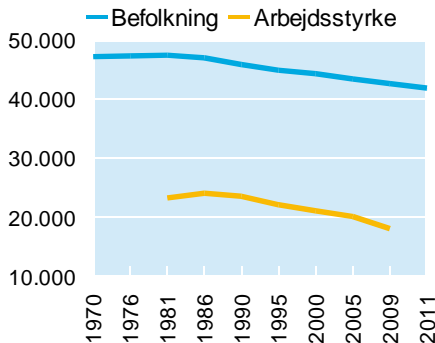


# 1. Udfordringer og muligheder

Bornholm er unik på mange måder – øen har en fantastisk natur, sin helt egen kultur og en bæredygtig og miljøvenlig dagsorden samt en enestående beliggenhed. Det giver mulighed for en lang række regionale styrkepositioner inden for eksempelvis fødevarer, miljø og turisme.

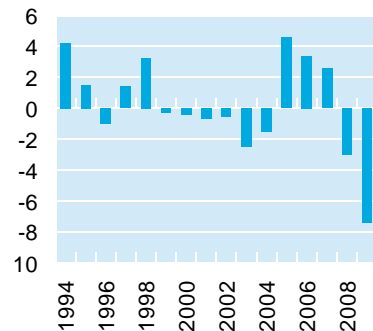
Øen har over en længere årrække været påvirket af et faldende befolkningstal samt en faldende arbejdsstyrke. Samtidig har den overordnede økonomiske recession ligeledes påvirket den regionale vækst på Bornholm.

Figur 1 | Udvikling i befolkningstal og arbejdsstyrke



Kilde: Danmarks Statistik

Figur 2 | Bornholms årlige realvækst i BNP i pct. (2005-priser)



Bornholm står derfor som andre yderområder over for generelle udfordringer i forhold til at skabe økonomisk vækst, sikre erhvervslivets udvikling og ikke mindst fastholde arbejdspladser.

Men Bornholm er som den største danske ikke-brofaste ø særlig udfordret i kraft af sin beliggenhed. Tilgængeligheden til Bornholm er isoleret set en udfordring for både Bornholms beboere, øens udvikling og ikke mindst for det bornholmske erhvervsliv og dets ansatte.

Transportsektoren kan bidrage med at skabe bedre rammevilkår for både person- og godstransport. Et godt transportsystem er en vigtig forudsætning for, at det bornholmske erhvervsliv kan skabe øens fremtidige økonomiske vækst og fastholde konkurrenceevnen.

## 2. Transportudfordringer for det bornholmske erhvervsliv

Bornholm er en ø med stort potentiale inden for mange forskellige områder. Det lokale erhvervsliv er én af drivkræfterne bag øens videreudvikling. Blandt de større erhverv på Bornholm er landbrug og fødevarer, byggebranchen, turisme og forskellige former for fremstillingsindustri.

Bornholmske virksomheder oplever, at der eksisterer særlige transportmæssige udfordringer forbundet med at drive virksomhed på Bornholm. Der er dog stor forskel i de lokale prioriteringer, når det skal vurderes, hvilke udfordringer der vægtes højest.

### Boks 1 | Indhold og metode

I dette oplæg sættes fokus på de transportmæssige rammevilkår for erhvervslivet på Bornholm og det øvrige bornholmske samfund.

Indledningsvis beskrives hvilke transportmæssige udfordringer der, ifølge det bornholmske erhvervsliv og industri, er forbundet med at drive virksomhed på Bornholm. Efterfølgende redegøres der for Bornholms trafikbetjening i dag og udviklingen i person- og godstransporten til og fra Bornholm.

I en beskrivelse af det bornholmske erhvervsliv præsenteres en række cases, der på virksomhedsniveau belyser de generelle transportudfordringer. I forlængelse heraf redegøres der for, hvilke tidligere transportpolitiske tiltag der er foretaget, samt hvilke erfaringer der findes i andre europæiske lande.

Afslutningsvis præsenteres en række mulige fokuspunkter med henblik på en styrkelse af de fremtidige rammevilkår for transporten til og fra Bornholm.

Som led i udarbejdelsen af dette oplæg er der gennemført en række interviews og møder med repræsentanter fra det bornholmske erhvervsliv.

Store dele af det bornholmske erhvervsliv er afhængige af fleksible og tilgængelige transportmuligheder til og fra øen. Det er både de mere transporttunge bornholmske virksomheder, som er afhængige af godstransport til og fra øen samt det

bornholmske turisterhverv, som er afhængige af transport af turister. Fleksible og tilgængelige transportmuligheder gælder også transport på øen, eksempelvis for cykelturisme. Endvidere er et effektivt og fleksibelt transportsystem en indflydelsesrig faktor i forhold til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til Bornholm.

Det bornholmske erhvervsliv vurderer, at transportudfordringerne samlet set svækker øens konkurrenceevne i forhold til de øvrige landsdele. Dette afspejles dels ved, at virksomheder har opgivet at drive virksomhed på Bornholm, dels at nye virksomheder ikke etablerer sig. Tal fra Danmarks Statistik viser, at der fra 2006 til 2009 har været et stødt fald i antallet af virksomheder på Bornholm fra 2.410 til 2.260, og det største fald er sket i virksomheder med 2-9 medarbejdere. De eneste virksomheder, der har oplevet en stigning fra 2006 til 2009 er virksomheder med én medarbejder, og denne type virksomhed udgør sammenlagt 42,6 pct. af alle bornholmske virksomheder i 2009.

Det bornholmske erhvervsliv påpeger således en række transportudfordringer, der er forbundet med at drive virksomhed på Bornholm, jf. boks 2.

#### Boks 2 | Transportudfordringer ifølge det bornholmske erhvervsliv

- Uforudsigelighed i rammebetingelserne
- Omkostninger i forhold til transport til og fra øen
- Ubalance i godsstrømmene til og fra øen
- Flexibilitet i transportmulighederne til og fra øen
- Afgangstider for godstransport

De bornholmske virksomheder tilkendegiver, at det er vigtigt for dem at have visshed om, hvordan den fremtidige takst- og rutestruktur til Bornholm er udformet. Sker der ofte store udsving, vil dette skabe en usikkerhed, der kan være medvirkende til, at virksomheder og personer i form af arbejdskraft og turister fravælger Bornholm. Uforudsigelighed i rammebetingelserne er en central udfordring for bornholmske virksomheder.

Det bornholmske erhvervsliv vurderer, at der er ekstra omkostninger forbundet med at drive virksomhed på Bornholm, fordi gods skal fragtes til og fra øen. Gra-

## 12. | Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm

den af meromkostningen varierer med virksomhedernes transportbehov. Endvidere peges der på en vis ubalance mellem godstransport til og fra Bornholm, idet der transporteres mere gods til end fra øen.

Det bornholmske erhvervsliv peger på en vis begrænsning i fleksibiliteten i transportmulighederne til og fra øen i dag. Flexibiliteten i transportforbindelserne ad vand- og luftvejen er afgørende for, at virksomhederne kan imødekomme kunders efterspørgsel og reagere på ændringer i deres nær- og fjernmiljø. Flexibiliteten er ligeledes afgørende for, at den nødvendige arbejdskraft kan transporteres til og fra øen. Jo større fleksibilitet og tilgængelighed der er i transportmulighederne, desto flere muligheder har de bornholmske virksomheder for at kunne levere varer og serviceydelser til deres kunder, få leverancer af råvarer samt sikre den nødvendige arbejdskraft.

### 3. Den bornholmske trafikbetjening i dag

Transportbehovet til og fra øen betjenes dels af færgeforbindelserne og dels af luftfarten med flyruter fra Rønne lufthavn. Staten er involveret i begge transportforhold.

Bornholm er blevet besejlet gennem århundreder, og besejlingen har som oftest materielt holdt trit med udviklingen. Den første færge, der betjente øen, var en enkelt hjuldamper med passagerlister trykt i avisen. Senere blev ruten overtaget af skruedampskibe med plads til passagerer og gods. Fra 1866 besejlede selskabet Dampskibsselskabet af 1866 A/S færgerne til og fra Bornholm. Disse blev kendt som 66-bådene af det lokale Bornholm, og de transporterede både passagerer og gods til og fra Bornholm. I 1973 blev 66-selskabet omdannet til et statselskab og omdøbt til Bornholmstrafikken. Senest har selskabet ændret navn til Danske Færger A/S, og det ejes i dag af Clipper Group A/S og Bornholmstrafikken Holding A/S.

Siden 1940 har Bornholms Lufthavn gjort det muligt at transportere privat- og erhvervsrelaterede passagerer til og fra Bornholm. Da lufthavnen åbnede, var der en daglig afgang til København. Sidenhen har dette udviklet sig, og i dag tilbydes passagerer flere afgange til og fra Bornholm om dagen. Blandt udbyderne er Cimbber Sterling, der flyver mellem Bornholm og København med op til ni afgang om dagen i højsæsonen. I dag drives Bornholms Lufthavn af Trafikstyrelsen og indflyvningskontrollen varetages af Naviair.

Transportmulighederne til og fra Bornholm har således gennemgået en betydelig udvikling igennem årene. I de senere år er trafikforbindelserne til Bornholm forbedret, og i dag er rejsetiden kortere end nogensinde før.

Med Øresundsbroen, en af verdens hurtigste færger og hyppige flyafgange mellem Rønne og København, er Bornholm kommet tættere på resten af Danmark.

Fra København kan man i egen bil, med bus eller InterCity-tog være fremme i Rønne på ca. 2½-3 timer. En række færger forbinder Bornholm med resten af Danmark samt direkte med udlandet. Via luftfart er der dagligt op til ni afgang

## 14. | Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm

mellem Kastrup og Bornholm med en rejsetid på ca. 35 min. Desuden er der afgang mellem Berlin og Rønne med en rejsetid på 65 min. om sommeren.

Tabel 1 | Rejsetider til Bornholm

Transportmiddel	Rutebeskrivelse	Rejsetid
Egen Bil	Fra Kbh via Ystad til Rønne	ca. 2 ½ timer til 3 timer
Bornholmerbussen	Fra Kbh via Ystad til Rønne	ca. 2 ½ timer
InterCity Bornholm	Fra Kbh via Ystad til Rønne	ca. 3 timer
BornholmerFærgen	Fra Ystad til Rønne	ca. 1 time, 20 min.
BornholmerFærgen	Fra Køge til Rønne	ca. 5 timer, 30 min.
BornholmerFærgen	Fra Sassnitz i Tyskland til Rønne	ca. 3 ½ timer
Bornholm Express	Fra Simrishamn i Sverige til Allinge	ca. 1 time
Passagerkatamaran	Fra Kolobrzeg i Polen til Nexø	ca. 4 1/2 timer
Cimber Sterling	Fra Kastrup til Rønne , 9 daglige afgang	ca. 35 min.
Airberlin	Fra Berlin til Rønne	ca. 65 min.

Kilde: Bornholminfo.dk

### 3.1. Færgebetjening af Bornholm

Færgetransporten er stadig i dag et vigtigt transportmiddel for Bornholm og de bornholmske virksomheder. Den primære færgetransport til og fra Bornholm foregår ad ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad.

Trafikforbindelserne til Bornholm har gennem årene ændret sig væsentligt. Især er der efter åbningen af den faste broforbindelse mellem København og Malmø i 2000 og med indsættelsen af hurtigfærgen mellem Ystad og Rønne sket en markant reduktion af rejsetiden. Rejsetiden via Ystad er således forkortet fra godt 5 timer til 3 timer.

Dette har haft positiv betydning for erhvervslivet, idet en del af persontransporten nu er flyttet fra den faste færgeforbindelse mellem Bornholm og Sjælland til forbindelsen over Sverige. Samtidig er der blevet skabt mere fleksibilitet i transportmulighederne til og fra Bornholm. Der blev ligeledes i forbindelse med indsættelsen af hurtigfærgen konstateret et trafikspring i antal personbiler.

For så vidt angår godstransport anvender erhvervslivet hovedsageligt ruten til Køge. Størstedelen af godset, op mod ca. 78 pct., transporteres via denne rute. Før 1. oktober 2004 ankom ruten fra Rønne til København, men måtte af forskellige årsager undergå en forandring, således at den i dag ankommer i Køge. Dermed er al gods- og passagertransport via København rykket til Køge. Der har dog været fast godsforbindelse mellem Rønne og Køge før 2004. Fra juli 2002 samt i perioderne januar-marts 2001 og maj-august 2001 sejlede der en fast godsforbindelse med rene trailerfærger (ingen passagerer).

På mange måder har godstransport via Køge vist sig at være et godt alternativ til København. Det skyldes, at hovedparten af godset der ankommer til Sjælland, transporteres videre sydover. Med indsejling i Køge spares der tid, idet Køge er et trafikalt knudepunkt med direkte motorvejsforbindelse, hvilket betyder, at den videre transport ad vej i mindre grad forsinkes af kø, bykørsel e.l.

#### Kort 1 | BornholmerFærgens ruter anno 2011



Udover den vigtige funktion for godstransporten har ruten ligeledes kapacitet til transport af passagerer. Men størstedelen af privatpassagererne benytter dog den faste Rønne–Ystad-rute, som også anvendes af erhvervet til godstransport – men

dog i mindre omfang. I dag rejser knap 90 pct. af færgepassagererne mellem Rønne og København via Ystad og godt 10 pct. sejler med overfarten Rønne-Køge.

Rønne-Ystad-ruten er inden for de seneste år blevet forbedret på flere områder, og i dag udbydes der op mod otte afgang i højkapacitetssæsonen. Desuden findes en færgeforbindelse til Sassnitz i Tyskland fra Rønne, der dog kun besejles i perioder, hvor det vurderes at være profitabelt, hvilket er ca. fra 1. april til 1. november.

Besejlingen mellem de bornholmske ø-grupper varetages af en række mindre virksomheder. Christiansøfarten udfører færgetrafik mellem Ertholmene (Christiansø) og hhv. Gudhjem og Allinge. Forbindelsen til Gudhjem er en fast, daglig forbindelse hele året, mens Allinge-forbindelsen er en sommerrute med daglig trafik. Allinge-forbindelsen videreføres til Simrishamn, hvor der er direkte busforbindelse til og fra København. Der er desuden togforbindelse mellem Simrishamn og Ystad med mulighed for videre forbindelse til Malmö.

I sommersæsonen er der på de fleste af ugens dage færgetransport mellem Nexø og hhv. Darlowo og Kolobrzeg i Polen.

### 3.2. Den nuværende kontrakt mellem Danske Færger A/S og Trafikstyrelsen

Færgeruterne mellem Bornholm og fastlandet blev første gang sat i EU-udbud i 2003. Indtil 1. maj 2005 varetog statselskabet Bornholmstrafikken trafikbetjeningen, og sidenhen har virksomheden Danske Færger A/S varetaget trafikbetjeningen af Bornholm til vands. Den seneste udbudsrunde var i 2007-2009, og den gældende kontrakt blev således underskrevet i februar 2009 af Danske Færger A/S og Trafikstyrelsen. Kontrakten gælder fra 1. september 2011 til 31. august 2017.

I kontrakten bestemmes retningslinjerne for, hvordan Danske Færger A/S skal varetage betjeningen.

Sejlplaner og billetpriser fastlægges af rederiet i henhold til de i kontrakten bestemte rammer. Tonnagen er bestemt af forlig og udbudsmateriale fsva. kapacitet og overfartstid, og de specifikke fartøjer er via det vindende tilbud fastlagt i kontrakten. Trafikkontaktrådet er høringspart på dette og skal godkende sejlplaner og billetpriser, men har ingen bestemmende indflydelse. Kontaktrådet består af medlemmer fra Bornholms Regionskommunes kommunalbestyrelse, repræsentanter for det bornholmske erhvervsliv mv. Derved sikres, at der opnås en løs-



ning, der tilgodeser alle interessenters behov. De overordnede principper for takststruktur og sejlplaner er kort beskrevet i boks 3.

#### Boks 3 | De overordnede principper for takststruktur og sejlplaner

- Rederiet fastlægger selv sejlplanerne på grundlag af de krav om minimumsbetjening, der er stillet i kontrakten. Danske Færger A/S er alene forpligtet af kontrakten, og det betyder eksempelvis, at de politisk er forpligtet til at besejle Bornholm dagligt mod til gengæld at modtage tilskud til at opretholde mindst én rute til det øvrige Danmark.
- Det er politisk besluttet, hvor meget billetter inden for forskellige billetkategorier maksimalt må koste. Rederiet fastsætter selv billetpriserne, men priserne må ikke overstige de lofter, der er fastlagt i kontrakten.

Den seneste kontrakt er med til yderligere at forbedre tilgængeligheden til Bornholm både for gods- og persontransport. Kontrakten medfører, bl.a. at godskapaciteten på ruten mellem Rønne og Køge er forøget med ca. 21,5 pct. Således har ruten i dag en kapacitet svarende til ca. 100 lastbil-enheder per døgn.

Ligeledes er rammevilkårene for persontransporten også forbedret. I den seneste kontrakt blev det dels indført, at kun hurtigfærger betjener passagerer. Der er ingen krav om, hvordan godset transporteres, men i det vindende tilbud opereres alene med hurtigfærgetrafik på ruten mellem Rønne og Ystad, og dels blev antallet af minimumsafgange i lavsæsonen øget fra to til tre.

#### Boks 4 | Kontraktens forbedringer for transport til og fra Bornholm

- En markant udvidelse af godskapaciteten mellem Rønne og Køge
- At Rønne-Ystad ruten fremover udelukkende betjenes af hurtigfærger
- En udvidelse af kapaciteten på Rønne-Ystad ruten med 50 pct. på de største rejsedage
- Antallet af afgang med hurtigfærger på Rønne-Ystad stiger i lavsæsonen fra to til minimum tre afgang
- Opfyldelse af et stærkt ønske om indførelse af hvilesalon på Hammerodde

### 3.3. Fremtidige overvejelser vedr. udbud af færgetjeningen

Den nuværende konstruktion, hvor besejlingen varetages af et delvist statsejet selskab, giver en række fordele. Staten har således mulighed for at trække på den know-how, som er oparbejdet via samarbejdet med et privat rederi. Tilsvarende er risici f.eks. i forbindelse med indkøb af den nye hurtigfærge blevet delt med en privat medejer.

Udbud anses normalt for at være det bedste instrument til at sikre den lavest mulige pris. Erfaringerne med udbud af de samfundsbegrundede overfarter viser imidlertid, at der er få bydere på færgeområdet, herunder også i forhold til besejlingen af Bornholm.

Det kan derfor overvejes, om der er behov for at forbedre rammevilkårene for udbud. Udbyder må således kunne agere mere kommercielt, samtidig med at trafik købereren naturligvis fortsat skal varetage samfundsmæssige behov og sikre, at prisen er den korrekte.

Det kan eksempelvis overvejes, om der skal indføres risikodeling i forhold til fremtidige olieprisstigninger. Det kendes fra Sund og Bælts håndtering af udbuddet på Spodsbjerg-Tårs.

I forhold til eksterne krav/barrierer kan der være behov for, at de generelle vilkår for udbud moderniseres. Der kan f.eks. ses på, om udbudsperiodens længde kan øges, f.eks. fra 6 til 10-12 år. Dette vil kræve godkendelse hos EU-Kommissionen.

Evt. ændringer af rammerne for et nyt udbud er tidskrævende, og vilkår for færgetjeningen af Bornholm efter udløbet af det nuværende forlig i 2017 kan derfor med fordel forberedes i god tid.

### 3.4. Priser, frekvens og godskapacitet

Det er færgeoperatøren selv, der fastlægger de faktiske billetpriser ud fra de rammer, der er fastlagt i kontrakten. Dette giver færgeoperatøren mulighed for at forbedre kapacitetsudnyttelsen ved f.eks. at give rabat på de billetter, der udbydes på mindre attraktive afgang.

Billetstruktur og billetprisniveau er den samme i kontrakten af 1. maj 2005 og i den seneste kontrakt af 1. september 2011. Billetprisniveauet for persontransport

har siden 2004, før den første kontrakt trådte i kraft, været uændret i realpriser, dvs. når der er korrigeret for inflation. En bil plus fem personer kostede i 2011 således i gennemsnit det samme, som den kostede i gennemsnit i 2004.

Persontransporten er på mange måder vigtig for virksomhederne, men en fleksibel og omkostningsdygtig godstransport påpeges af flere virksomheder som særligt afgørende.

Godstaksterne blev sænket med 30 pct. fra starten på den første kontrakt af 1. maj 2005, jf. politisk forlig. Siden er godstaksterne blevet reguleret i takt med udviklingen i nettoprisindekset, således at godspriserne i realpriser ligeledes har været uændret siden 2005.

Ruten mellem Rønne-Ystad er i 2011 den billigste af de tre færgeruter, efterfulgt af Rønne-Køge og til sidst Rønne-Sassnitz, jf. tabel 2. Priserne mellem Rønne og Ystad afspejler dermed dels rutens relativt større udbud af afgang, og dels den relativt kortere transporttid sammenlignet med de to øvrige ruter.

Tabel 2 | Pris i kr. for godstransport i 2011 – enkelttur ekskl. moms.

<b>Lastbil 13-14 m</b>		
	Læsset	Tom
<b>Ystad</b>	898	571
<b>Køge</b>	1.476	1.194
<b>Sassnitz</b>	2.278	2.027
<b>Sættevogne 14-16,5 m</b>		
	Læsset	Tom
<b>Ystad</b>	1.354	844
<b>Køge</b>	1.973	1.531
<b>Sassnitz</b>	3.214	2.818
<b>Trailer 10-14 m</b>		
	Læsset	Tom
<b>Ystad</b>	1.493	1.025
<b>Køge</b>	2.060	1.650
<b>Sassnitz</b>	3.279	2.912

Kilde: BornholmerFærgen

Tabel 3 nedenfor viser antallet af planlagte afgange fordelt i tidsintervaller efter afgangstidspunkt og efter rute i 2011.

Rønne-Køge har én planlagt daglig afgang fra Køge med afgangstid kl. 00:30 og returrejse fra Bornholm kl. 17:00. Rønne-Ystad-ruten har flere daglige afgange fordelt over tre tidsintervaller. Dog er hovedparten af afgangene på Rønne-Ystad-ruten med hurtigfærge. Indtil 2011 – før Leonora Christinas indsættelse – var der ikke mulighed for at medtage gods. I henhold til den nye kontrakt medtager Leonora Christina gods på bestemte tidspunkter af døgnet og i en begrænset mængde.

Tabel 3 | Planlagte afgange i 2011 fordelt i tidsintervaller efter afgangstidspunkt og rute (andel med hurtigfærge)

	00:00-06:00	06:00-12:00	12:00-18:00	18:00-00:00
<b>Rønne → Køge</b>	-	-	-	365
<b>Køge → Rønne</b>	365	-	-	0
<b>Rønne → Ystad</b>	-	666 (87 %)	625 (62 %)	413 (68 %)
<b>Ystad → Rønne</b>	179 (35 %)	528 (72 %)	303 (98 %)	693 (66 %)
<b>Rønne → Sassnitz</b>	-	146	-	10
<b>Sassnitz → Rønne</b>	10	41	105	-

Kilde: BornholmerFærgens sejlplan 2011

Kontrakten stiller krav om, at der sejles mest, der hvor behovet er størst. Dette betyder, at i perioder hvor efterspørgslen på færgekapacitet er ekstra høj, tages der højde for det ved at udbyde flere afgang til og fra Bornholm. Dette angår såvel persontransport som godstransport.

Rederiet Danske Færger A/S vil gennem charteraftaler have mulighed for at disponere over fire færger, der er egnet til at medtage gods. Den største faste godsfærge er M/F Hammerodde med en kapacitet på 1.500 lanemeter. Danske Færger A/S besejler den godstunge rute mellem Rønne og Køge.

På ruten mellem Rønne og Ystad sejler, udover hurtigfærgerne, også M/F Poul Anker, der er rutens eneste godsfærge og har en kapacitet på 515 lanemeter.

Tabel 4 | Færgernes godskapacitet 2011

Skibets navn	Lanemeter	Høje dækmeter	Totalmeter
M/F Poul Anker	515	515	786
M/F Hammerodde	1.500	1.500	1.500
M/F Skania*	2.135	2.135	2.135
M/F Wavel	1.100	1.100	1.100

Kilde: BornholmerFærgen

Lanemeter: Antal godsmeter (brede baner)

Totalmeter: Antal meter i alt inkl. evt. hængedæk (bilbaner)

\*Sejlede i 2011 kun højsæson

For at øge godskapaciteten under højsæsonen kan det være en mulighed for Danske Færger A/S at indchartre M/F Skania eller M/S Wavel. Hermed kan den samlede kapacitet udvides i perioder, hvor efterspørgslen kræver det.

### 3.5. Flybetjening af Bornholm

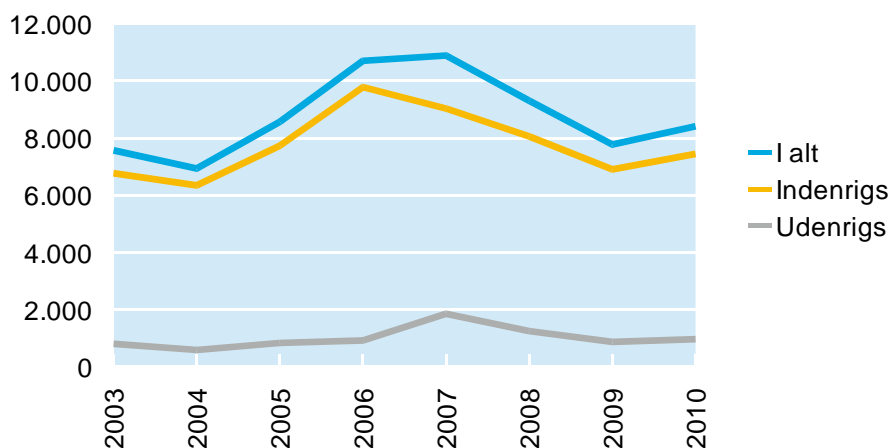
Bornholm er forbundet til fastlandet via daglige flyforbindelser til Kastrup, København samt udenrigsflyvninger i højsæsonen. Disse forbindelser gør erhvervet flittigt brug af, ikke kun i forhold til transport af deres medarbejdere, men også ved indkaldelse af specialiseret arbejdskraft til eksempelvis reparation af maskiner.

Bornholms Lufthavn spiller en vigtig rolle i forhold til transportmulighederne til og fra Bornholm. Luftfarten bidrager til at give et mere dynamisk og fleksibelt transportsystem i forhold til erhvervsrelateret passagertransport. Siden lufthavnen blev indviet i 1940, er den blevet udbygget i takt med den øgede trafik, der har været til og fra Bornholm. I dag er Bornholms Lufthavn en moderne lufthavn med gode passager- og servicefaciliteter, der danner ramme for luftfarten til og fra Bornholm.

Bornholms Lufthavn drives af Trafikstyrelsen, og den daglige indenrigsflyvning til Kastrup betjenes af Cimber Sterling. Om sommeren er der flyvninger til bl.a. Antalya i Tyrkiet og Mallorca i Spanien. I højsæsonen udbydes der endvidere rute-flyvninger fra Bornholm til Oslo og Berlin, som udbydes af hhv. Widerøe og Air-Berlin.

Med op til ni daglige flyvninger mellem Bornholm og Kastrup er der større mulighed for, at de bornholmske virksomheder kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft fra fastlandet, samt at den bornholmske arbejdsstyrke har bedre tilgang til arbejde på fastlandet. Priserne for en tur-retur varierer alt efter ugedag og tidspunkt på året, men det er f.eks. muligt at finde en tur-retur flybillet til under 800 kr. fra Bornholm til Kastrup med Cimber Sterling.

Figur 3 | Udvikling i antal operationer til og fra Bornholms Lufthavn



Kilde: Trafikstyrelsen

I løbet af de sidste mange år har der været forskellige udbydere på ruten mellem Bornholm og Kastrup. Før 1982 og frem til 2002 betjente Maersk Air ruten, hvorefter Cimber Sterling overtog beflyvningen i 2002. Gennem årene har andre flyselskaber udbudt flyafgange på denne rute som konkurrent til Cimber Sterling, men de har måttet lukke. Fra 2005 til 2008 var det Danish Air Transport, der udgjorde en konkurrent til Cimber Sterling, og fra 2009 til 2010 var det Wings of Bornholm. Alt i alt har der været en begrænset stigning i antal operationer fra Bornholms Lufthavn fra 2003 til 2010, både indenrigs og udenrigs, men det er tydeligt, at det er indenrigsruterne, der står for størstedelen af operationerne. Disse udgør således 88,5 pct. i 2010.

### 3.6. Statslige investeringer

Historisk har den danske stat givet tilskud til besejlingen af øen mod, at der opretholdes mindst én rute til fastlandet. Statens udgifter til færgebetjeningen har

været på finansloven siden 1973, hvor statselskabet Bornholmstrafikken overtog betjeningen. Med kontrakten fra 2005 og 2011 er staten fortsat forpligtet til at give tilskud til driften af besejlingen af Bornholm, men siden den første kontrakt af 1. maj 2005 sker betalingen ifølge kontraktens bestemmelser, og betalingen kan ikke reguleres ud over indeksregulering.

Ud over tilskud til færgebetjeningen af Bornholm er der afsat andre midler på Finansloven fra 2012 under den nye Regering. Disse midler skal bidrage til bedre rammevilkår for transportforholdene til og fra Bornholm, samt på Bornholm. I alt er der afsat knap 1 mia. kr. på transportområdet på finansloven fra 2012 til 2015, og disse midler skal investeres i forbedringer af både transport via land, sø og luft. På transportområdet bliver der bevilliget midler til bl.a. driften af både færger og fly til og fra Bornholm samt tilskud til lokale projekter i form af cykelprojekter og vejanlægsprojekter, jf. tabel 5 nedenfor.

Tabel 5 | Statslige tilskud til Bornholm på transportområdet på Finansloven for 2012

Mio. kr.	2011 (2011-pl)	FL2012 (2012-pl)				I alt (2012-2015)
		2012	2013	2014	2015	
<b>1. Statslige driftstilskud</b>						
Færgebetjening af Bornholm <sup>1)</sup>	149,6	201,8	201,8	201,8	201,8	<b>807,2</b>
Drift af Bornholms Lufthavn	20,9	20,3	19,7	19,0	18,5	<b>77,5</b>
Drift af statsvejen Rønne-Nexø	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	<b>20,0</b>
<i>Driftstilskud i alt</i>	<i>175,5</i>	<i>227,1</i>	<i>226,5</i>	<i>225,8</i>	<i>225,3</i>	<b>904,7</b>
<b>2. Ekstrabevillinger</b>						
Tilskud til cykelprojekter <sup>2)</sup>	11,1	11,4	11,4	11,4	-	<b>34,2</b>
Tilskud til havneprojekter <sup>3)</sup>	21,0	-	-	-	-	-
Investeringer i Bornholms Lufthavn <sup>4)</sup>	15,0	-	-	-	-	-

<sup>1)</sup> Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm omfatter ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Ystad og Rønne-Køge.

<sup>2)</sup> Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev der reserveret 11,4 mio. kr. (2012-pl) i perioden 2011-2014 til et kommunalt cykelbyprojekt på Bornholm.

<sup>3)</sup> Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev der afsat 9,0 mio. kr. til omstilling af havnekapacitet på Hasle Havn og 12,0 mio. kr. til mere sikkert havneanlæg på Hammer Havn.

Mio. kr.	2011 (2011-pl)	FL2012 (2012-pl)				I alt (2012- 2015)
		2012	2013	2014	2015	
Tilskud til vejanlægsprojekter <sup>5)</sup>	10,0	7,7	11,5	-	-	<b>19,2</b>
Ekstrabevilling i alt	57,1	19,1	22,9	11,4	-	<b>53,4</b>
<b>Statslige tilskud i alt</b>	<b>232,6</b>	<b>246,2</b>	<b>249,4</b>	<b>237,2</b>	<b>225,3</b>	<b>958,1</b>

Kilde: Finansloven for 2012

### 3.7. Forhøjet befordringsfradrag for pendlere

Den faste broforbindelse over Øresund og de mange daglige flyafgange til og fra Bornholm har gjort det muligt for pendlere at være fleksible i deres daglige transport. Disse forbedringer af transportmulighederne har gjort det nemmere at komme til og fra Bornholm, og det har resulteret i en stigning i antallet af pendlere, der bor på Bornholm og arbejder uden for Bornholm – typisk i København – mere end en gang om ugen. Tal fra Danmarks Statistik viser, at der i 2009 var 1.029 pendlere, hvilket svarer til 5,8 pct. af Bornholms arbejdsstyrke. Bornholm er dog stadig den kommune i Danmark med den laveste andel af personer, der pendler over kommunegrænsen for at arbejde.

Fordi Bornholm betegnes som en kommune i yderområdet, kan bornholmere med arbejdsplads uden for kommunen få et forhøjet befordringsfradrag. Retten til det forhøjede befordringsfradrag opnås, når den skattepligtige inden for perioden 2007-2013 samtidig opfylder betingelsen om at have sædvanlig bopæl i en udkantskommune og pendle mere end 100 km (120 km fra 2012) dagligt for at komme til og fra arbejde. Derudover er der en række tilbud fra private aktører, som pendlere kan benytte sig af, uanset om de tager bus, tog eller bil fra Bornholm til fastlandet. Her kan bl.a. nævnes "Bornholmer-kortet", som giver rabat på Rønne-Køge og Rønne-Ystad færgeruterne samt på rejse med Bornholmerbussen, der betjenes af Graahundbus og IC-Bornholm, der betjenes af DSB.

<sup>4)</sup> Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev der afsat 15,0 mio. kr. til investeringer i bedre infrastruktur på Bornholms Lufthavn.

<sup>5)</sup> Indbudgetteringen afspejler aktivitetsoversigten på finansloven for 2012. Der er i tre omgange afsat midler til projektet til forbedring af fremkommeligheden og sikkerheden på statsvejen mellem Åkirkeby og Rønne Havn. Ved aftale af 29. januar 2009 er der afsat 15 mio. kr. til projektet, ved aftale af 22. oktober 2009 er der afsat yderligere 20 mio. kr. og ved aftale af 26. november 2010 er der afsat endnu yderligere 10 mio. kr. til projektet. Ved aftale af 26. november 2010 er der derudover afsat 9 mio. kr. til bedre adgang til Rønne Havn.



## 4. Gods- og persontransporten til og fra Bornholm

Det kan konstateres, at Bornholm over en længere periode har oplevet fremgang i gods- og persontransporten til og fra øen.

### 4.1. Udviklingen i godstransporten

Fra 1998 til 2010 er godstransporten til og fra Bornholm vokset med 64 pct., og fra 2005 til 2010 er den samlede mængde godstransport steget med ca. 10 pct. Udviklingen har især været båret frem af Rønne-Ystad-ruten og Rønne-Køge-ruten, jf. tabel 6 <sup>6)</sup>.

Tabel 6 | Godsmængde målt i lanemeter og ruternes andel af samlede antal lanemeter

	1998		2005		2010	
	lanemeter	pct.	lanemeter	pct.	lanemeter	pct.
<b>København</b>	222.351	72,8	0	0,0	0	0,0
<b>Køge</b>	0	0,0	366.564	80,1	392.270	78,2
<b>Ystad</b>	77.701	25,5	87.822	19,2	107.011	21,3
<b>Sassnitz</b>	5.205	1,7	3.275	0,7	2.466	0,5
<b>I alt</b>	<b>305.257</b>	<b>100</b>	<b>457.661</b>	<b>100</b>	<b>501.747</b>	<b>100</b>

Kilde: Trafikstyrelsen

Lanemeter: Antal godsmeter (brede baner)

Ruten mellem Rønne og Køge, der i 2005 erstattede ruten mellem Rønne og København, er i dag den største godsrute og varetog i 2010 78,2 pct. af den samlede godstransport. Ruten Rønne-Ystad stod i 2010 for 21,3 pct. af den samlede transport.

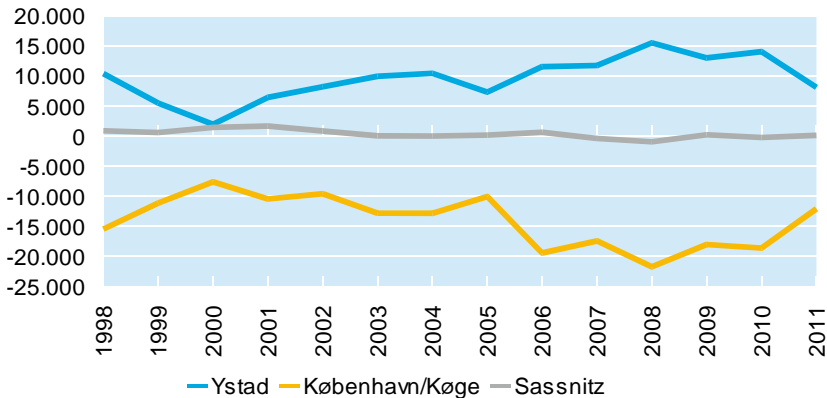
Ruten mellem Rønne-Sassnitz er ved sammenligning med de to andre ruter væsentlig mindre. Således udgjorde ruten i 2010 0,5 pct. af den samlede godstransport.

<sup>6)</sup> I denne tabel er der kun taget højde for færgeforbindelserne mellem Bornholm og fastlandet. Derfor er der ikke beregnet godsmængder for den faste godsforbindelse mellem Rønne og Køge, der sejlede inden færgeruten mellem Rønne-København blev ændret til Rønne-Køge i oktober 2004.

## 4.2. Ubalance i godsmængder

Godstransporten til og fra Bornholm er karakteriseret ved, at der samlet set fragtes mindre gods fra Bornholm end til Bornholm. Det skyldes, at øen ikke "eksporterer" de samme mængder varer, som der "importeres". Det resulterer i en ubalance i godsstrømmene til og fra øen. Ubalancen opstår via den største godsroute mellem Rønne og Køge (tidligere Rønne og København), da der på denne rute transporteres mindre gods fra Bornholm end til Bornholm, jf. figur 4. Omvendt forholder det sig på ruten mellem Rønne og Ystad, idet der via ruten transporteres mere gods fra Bornholm end til Bornholm.

Figur 4 | Forskellen mellem godsmængder fra og til Bornholm fordelt på ruter (godsmængde fra Bornholm minus godsmængde til Bornholm)



Kilde: Trafikstyrelsen

Note: Køge erstattede København i 2005. Tidsserien fremskrives i 2005 med tal for Køge

Ubalancen i godsstrømmene betyder, at flere lastbiler kører tomme fra Bornholm end til Bornholm. Det gælder både på ruten mellem Rønne og Køge, hvor 43 pct. af godskøretøjerne er tomme og på ruten Rønne og Ystad, hvor 38 pct. kører tomme ombord, jf. tabel 7.

Rønne-Køge-ruten er den rute, som transporterer flest godskøretøjer. Således blev der i 2010 sejlet ca. 13.000 godskøretøjer fra Rønne til Køge og ca. 13.800 fra Køge til Rønne. På Rønne-Ystad-ruten sejlede der omvendt flere godskøretøjer fra Rønne til Ystad end fra Ystad til Rønne. Dermed lader det til, at en andel af de lastbiler, der kommer til Bornholm fra Køge, rejser via Ystad retur.

Tabel 7 | Andel af tomme godskøretøjer i 2010 efter rute i pct.

	Godskøretøjer	Tomme	Tomme i pct
Rønne → Køge	13.052	5.660	43,4
Køge → Rønne	13.860	1.581	11,4
Rønne → Ystad	4.314	1.650	38,2
Ystad → Rønne	3.424	734	21,4

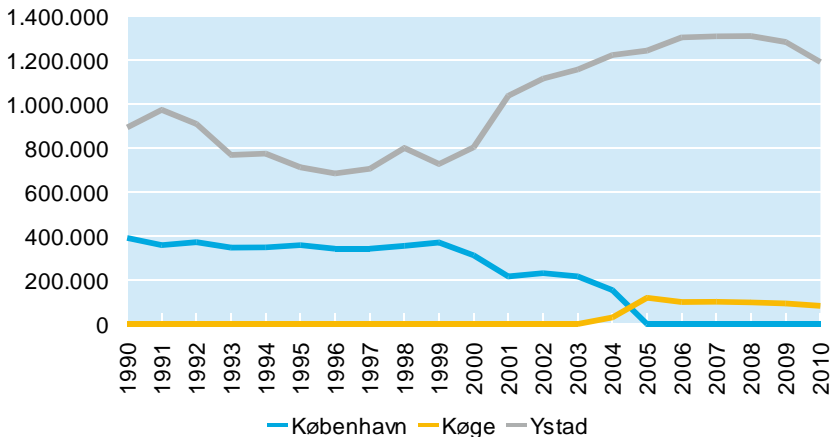
Kilde: Trafikstyrelsen

### 4.3. Udviklingen i persontransporten

Persontransporten med færge til Bornholm har været voksende i perioden 1990 og frem til før finanskrisen i 2007. Efter finanskrisen i 2008 er antallet af passagerer i alt faldet tilbage på niveauet i 1990.

Den forbedrede infrastruktur med åbningen af Øresundsbroen og indførelsen af hurtigfærgerne er imidlertid tydelig at afløse i færgetransportens passagerudvikling, jf. figur 5.

Figur 5 | Antal rejsende til og fra Bornholm efter færgerute



Kilde: Danmarks Statistik

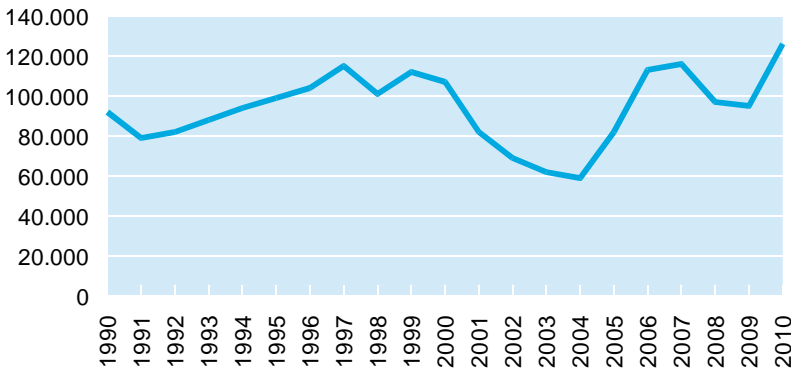
Ruten via Ystad er i 2010 med 1,2 mio. rejsende klart den største færgerute for persontransport. Rutens antal passagerer har været stigende siden åbningen af Øresundsbroen i 2000. Der blev således i denne forbindelse konstateret et trafik-

spring. Det har haft en positiv betydning for turisterhvervet, men det har også medført en række afledte effekter for andre erhverv, herunder transporterhvervet, som har oplevet en øget transport af bl.a. fødevarer til butikkerne på Bornholm. Finanskrisen har dog betydet, at antallet af passagerer samlet set har været fallende fra 2008.

Betydningen af flyafgange for øens tilgængelighed er tydelig, idet antallet af flyrejsende har været voksende fra 2004 til 2010.

Antallet af rejsende med fly er, efter et dyk i 2004, i 2010 langt over niveauet i 1990. Således er der i 2010 126.000 flyrejsende i alt til og fra Bornholm, hvilket er ca. 37 pct. flere end i 1990.

Figur 6 | Antal rejsende i alt til og fra Bornholm med fly



Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen i gods- og persontransporten afspejler i høj grad de forbedringer i infrastrukturen, som er foretaget inden for de sidste år. Det er disse muligheder og transportvaner, der skal understøttes, og som i fremtiden har betydning for tilgængeligheden til og fra Bornholm.

## 5. Det bornholmske erhvervslivs styrker

Bornholm er en unik del af Danmark, og øens erhvervsliv står stærkt på flere områder – både i den nationale og den internationale konkurrence. Dette er tydeligt dels inden for fødevarerindustrien og fremstillingsindustrien og dels i forhold til turisme og grøn energi. Inden for fremstillingsindustrien har eksempelvis virksomheden Jensen Denmark A/S valgt at flytte arbejdspladser fra Schweiz tilbage til Bornholm pga. fremstillingsindustriens potentiale for vækst.

Inden for grøn energi iværksættes løbende projekter af flere organisationer, og bl.a. har firmaet Greenabout A/S, der distribuerer elbiler, valgt at have hovedsæde på Bornholm.

Disse styrker er vigtige for øen og udgør i høj grad et potentiale for vækst – og værdiskabelse på Bornholm.

### 5.1. Turisme-erhvervet på Bornholm

Turisme er et af de vigtigste erhverv på Bornholm. Tal fra VisitDenmark (2008) viser, at Bornholms Kommune er blandt de ti danske kommuner med størst omsætning forbundet med turisme. Med en 6. plads har Bornholms Kommune en årlig omsætning på 1,6 mia. kr. Det udgør 4,5 pct. af kommunens samlede økonomi.

Bornholm er kendt som en attraktiv turistdestination, der kan tilbyde sine besøgende god mad, kunst og kultur og seværdigheder i smukke naturomgivelser. Øen er også kendt for sin veludviklede og udbyggede cykelinfrastruktur, der giver turisterne mulighed for at se øen med cykel som transportmiddel.

Der er mange private virksomheder og forretninger, som lever af at betjene turister. Fordi turisme på Bornholm er sæsonpræget betyder det, at disse virksomheder er særligt afhængige af at tiltrække mange turister i højsæsonen. Derfor er det nødvendigt for turisterhvervet, at der er gode rammevilkår for transportmulighederne til og fra Bornholm. Uden effektive og tilgængelige transportmuligheder bliver det sværere at tiltrække turister.

### Boks 5 | Oplev Bornholm på cykel

Den skønne natur, afstandene mellem byerne og den udbyggede infrastruktur til cykler, gør det ideelt for hele familien at opleve Bornholm på cykel. Der er flere virksomheder, som tilbyder turister gode muligheder for cykelferie heriblandt Biking Bornholm.

Biking Bornholm er Bornholms største arrangør af cykelpakkerejser. Virksomheden tilbyder sine kunder både færdigpakkede cykelpakkerejser samt muligheden for at skræddersy egne cykelpakkerejser på Bornholm. Disse pakker indeholder arrangement af transport, overnatning, cykelleje og bagage-transport, og pakkerne tilbydes i forskellige priskategorier.

## 5.2. Bornholm som en grøn ø

Som den første kommune i Danmark har Bornholm udviklet sin egen regionale udviklingsplan og energistrategi frem til 2025. Denne er udarbejdet i samarbejde mellem bl.a. Bornholms Vækstforum og erhvervslivet. Energistrategien har til formål at gøre Bornholm til "The Bright Green Island" gennem udvikling af forskellige indsatsområder.

I kraft af sin geografiske placering og sine korte afstande er Bornholm god til forsøg med miljøvenlig teknologi og grøn energi inden for transport. Der er allerede igangsat en del forsøg med elbiler på øen. Heriblandt EDISON-projektet, som undersøger, hvad den optimale infrastruktur til elbiler er. Derudover er der forsøg med indsættelse af elbiler i bl.a. hjemmeplejen.

Resultater fra disse forsøg vil komme alle til gavn og sikre en større viden omkring fremtidig energieffektiv og miljøvenlig transport.

### Boks 6 | Bornholm som Bright Green Island

Bright Green Island er visionen om at gøre Bornholm til en ø, der er baseret på 100 % bæredygtig og vedvarende energi. Gennem tæt samarbejde mellem forskellige aktører forsøger Bornholm at udvikle sig til en ø, hvis befolkning og erhvervsliv er kendt for at handle miljømæssigt og etisk ansvarligt. Bornholm ønsker at komme på verdenskortet, som Bright Green Island – en 100 % grøn og attraktiv ø.

Bornholms Vækstforum har udpeget fire strategiske indsatsområder, som sammen skal styrke det bornholmske erhvervslivs potentiale for at opnå målet: At gøre Bornholm til Bright Green Island.

Disse indsatsområder er Bornholm som erhvervs-ø, uddannelses-ø, grøn test-ø og oplevelses-ø. I tæt samarbejde mellem bl.a. Bornholms Regionskommune, Bornholms Vækstforum og det private erhvervsliv er der blevet udviklet et strategisk fundament, der skal danne grundlag for gennemførelse af visionen.

### 5.3. Den stærke klyngeeffekt i det bornholmske erhvervsliv

Der er en stærk gensidig afhængighed blandt virksomhederne på Bornholm. Mange af disse er afhængige af store og få kunder. Det betyder, at hvis der sker ændringer hos en virksomhed kan det få konsekvenser for andre virksomheder. Eksempelvis, hvis Danish Crown lukker deres produktion i Rønne, vil det betyde, at deres leverandører mister en særlig vigtig kunde.

Derfor forsøger bornholmske virksomheder at arbejde tæt sammen inden for og på tværs af brancher. Gennem stærke professionelle relationer har virksomhederne bedre mulighed for at udnytte de kompetencer og styrker, som findes i lokalområdet. Et øget samarbejde mellem virksomheder betyder også, at de har mulighed for at opbygge og producere nye og konkurrencedygtige fælles kompetencer. Bornholms Vækstforum er en af de organisationer, som støtter op om erhvervsklynger på Bornholm.

#### Boks 7 | Bornholms Vækstforum

Bornholms Vækstforum er et centralt element i den regionale vækstindsats. Forummets primære opgaver er at udarbejde erhvervsudviklingsstrategi, overvåge de regionale og lokale vækstvilkår og afgive indstilling om medfinansiering af regionale erhvervsudviklingsaktiviteter. Bornholms Vækstforum støtter erhvervsklynger på Bornholm, idet de ser et stort potentiale for erhvervsudvikling gennem disse.

Bornholms Vækstforum har bl.a. støttet projekter inden for brancheområder som regionale fødevarer, bygge og anlæg og jordbrugserhvervet. I det seneste klyngeudviklingsprojekt "Klyngeudvikling i udkantsområder", er virksomheder samlet på tværs af brancher. Her kan nævnes oplevelsesuniverset og Bornholm som Grønt teknologiunivers.

Bornholms Vækstforum består af 20 medlemmer, der tilsammen repræsenterer erhvervslivet, viden – og uddannelsesinstitutioner, arbejdsmarkedets parter samt lokale og regionale myndigheder.

Denne klyngeeffekt er bl.a. tydelig i fremstillingserhvervet, hvor bornholmske virksomheder forsøger at arbejde tæt sammen på områder som vidensdeling, kompetenceudnyttelse, anskaffelse af arbejdskraft og arbejdspladser. Som konkrete eksempler kan nævnes Maskin Teknik Industrien Bornholm (MTI), som i tæt samarbejde med Bornholms Erhvervsskole og Business Center Bornholm arbejder på at tiltrække arbejdskraft til øen. Formålet med MTI Bornholm er at informere om jobmulighederne i denne branche, samt at få den ufaglærte arbejdsstyrke uddannet til job i MTI-virksomhederne (medlemmer i denne klynge inkluderer Ole Almeborg A/S og Jensen Denmark A/S).

En anden klynge på Bornholm er bygge – og anlægsklyngen, som er oprettet i tæt samarbejde med Væksthus Hovedstadsregionen og Business Center Bornholm. Formålet med denne er at skabe samarbejde, demonstration og uddannelsesforløb omkring bæredygtig energirenovering og byggeri.

### Boks 8 | MTI virksomhederne Ole Almeborg A/S og Jensen Denmark A/S

Ole Almeborg A/S med placering i Hasle har arbejdet inden for metalindustrien siden 1967 – primært med produktion af internt transportmateriel. I dag beskæftiger virksomheden ca. 40 medarbejdere.

Ole Almeborg tilbyder både totalløsninger og produktion af enkeltprocesser, hvor pladebearbejdning og svejsning er nogle af virksomhedens kernekompetencer. Virksomheden eksporterer samtlige produkter væk fra Bornholm.



Jensen Denmark A/S har ca. 380 medarbejdere, to fabrikker og en omsætning på over 400 mio. kr. om året. Jensen Denmark A/S udgør et af Jensen-gruppens tre teknologicentre og har en eksport ud af øen på over 99 pct. af omsætningen. Som teknologicenter har Jensen Denmark A/S alle funktioner inden for produktudvikling, produktion, dokumentation, marketing, salg og service og med tilhørende støttefunktioner inden for økonomi og administration på fabrikken i Rønne.

Kilde: Ole Almebort A/S & Jensen Denmark A/S

## 6. Transportens betydning for det bornholmske erhvervsliv

Det bornholmske erhvervsliv består af en bred vifte af små, mellem og store virksomheder, der sælger alt fra serviceydelser i de lokale cafeer til produkter i form af røget sild og ildfaste materialer. Som for alle andre erhvervsdrivende er det også for de bornholmske nødvendigt at få transporteret råvarer til virksomheden, at transportere de endelige produkter ud til kunder samt at have adgang til arbejdskraft.

### Boks 9 | HASLE Refractories A/S

HASLE Refractories A/S er en eksportorienteret virksomhed, der servicerer det globale marked. Virksomheden er afhængig af transport af store mængder årligt til og fra Bornholm. På grund af sin placering på Bornholm udgør transportomkostningerne 6,5 pct. af produktionsomkostningerne.

HASLE Refractories A/S er grundlagt i 1843 og beskæftiger i dag 30 medarbejdere. Virksomhedens produkter er ildfaste materialer, som sælges til cement-, forbrændings- og kraftvarmeanlæg. 99,9 pct. af selskabets produktion afsættes uden for Bornholm og 85 pct. uden for Danmark. I løbet af et år har virksomheden salg til 50 forskellige lande over hele verden med kunder så langt væk som i Australien. Den årlige produktion af færdigvarer på Bornholm er på 7.300 tons, og det betyder årlige fragtomkostninger på over 1,8 mio. kr.

	Til Bornholm	Fra Bornholm	Årlig omkostning
<b>Antal kg</b>	7.300.000 kg	7.300.000 kg	
<b>Fragt pris pr. kg</b>	0,05 kr./kg	0,2 kr./kg	
<b>I alt</b>	365.000 kr.	1.460.000 kr.	1.825.000 kr.

Kilde: HASLE Refractories A/S

Virksomhederne på Bornholm har forskellige transportbehov, og derfor er transporten af anden betydning for en virksomhed som Bech-Hansen & Studsgaard A/S end for en virksomhed som rengøringsfirmaet, Makeitclean Bornholm.

Der er adskillige faktorer, der kan bruges til at vurdere transportens betydning for det bornholmske erhvervsliv, heriblandt strukturen og sammensætningen af erhvervslivet og de enkelte virksomheders transportomkostninger i forhold til produktion og kundegrupper. En ting er dog klart. Alle virksomheder på Bornholm er dog – i større eller mindre omfang – afhængige af transport.

#### Boks 10 | Bech-Hansen & Studsgaard A/S

Bech-Hansen & Studsgaard A/S er en af Danmarks førende transportvirksomheder med kerneprodukter som gods- og containertransport samt distribution af bl.a. dagligvarer og spedition. Virksomheden beskæftiger sig med både spedition (international transport, logistik mm) og med transporter (lokal, national og international kørsel). Med disse kompetencer udgør virksomheden en vigtig del af det lokale bornholmske erhvervsliv.

Bech-Hansen & Studsgaard A/S er en familieejet virksomhed. Virksomheden er grundlagt af den nuværende direktør Morten Studsgaards farfar, som var den første på Bornholm, der anskaffede sig en trailer og fragtede råstoffer rundt på Bornholm og ud fra øen. Virksomheden har i dag 220 ansatte, hvoraf de 120 er ansat på hovedkontoret, der ligger i Rønne på Bornholm. Virksomheden har også filialer i Hasselager og i Hvidovre.

Kilde: Bech-Hansen & Studsgaard A/S

## 6.1. Sammensætningen af erhvervslivet på Bornholm

Erhvervslivet på Bornholm består af en bred vifte af små og store virksomheder både produktions- og servicevirksomheder. For at forstå de transportbehov, som møder erhvervslivet, er det nødvendigt at kende sammensætningen og strukturen af erhvervslivet på Bornholm.

Karakteristisk for det lokale erhvervsliv på Bornholm er bl.a. størrelsen på virksomhederne. De bornholmske virksomheder er mindre sammenlignet med andre virksomheder på nationalt niveau, og de har typisk under 20 ansatte, jf. tabel 8.

Tabel 8 | Oversigt over antal virksomheder på Bornholm fordelt på antal ansatte

	<b>2006</b>	<b>Andel 2006</b>	<b>2009</b>	<b>Andel 2009</b>
1 ansat	948	39,3	963	42,6
2-4 ansatte	641	26,6	561	24,8
5-9 ansatte	376	15,6	359	15,9
10-19 ansatte	246	10,2	213	9,4
20-49 ansatte	139	5,8	112	5
50-99 ansatte	37	1,5	33	1,5
100 + ansatte	23	1	19	0,8
I alt	2.410	100	2.260	100

Kilde: Danmarks Statistik

Antallet af nyoprettede virksomheder er lavt i forhold til på landsplan og har været det de sidste 10 år. Bornholm har som i andre egne af landet oplevet en markant nedgang i antallet af virksomheder og i antallet af medarbejdere. Det er sket i de fleste brancher, herunder brancher som fiskeri og landbrug, finansiering og forretningservices og handel, hotel og restauration. Bygge og anlægsbranchen har derimod haft en fremgang over de sidste 10 år.

I 2009 havde omkring 50 private virksomheder mere end 50 medarbejdere, hvilket svarer til 2,3 pct. af det samlede antal virksomheder. Øens største arbejdsgiver er Bornholms Regionskommune med omkring 3.800 medarbejdere, og den største arbejdsplads er Bornholms Hospital med omkring 600 medarbejdere.

Det bornholmske erhvervsliv er præget af traditionelle sektorer. Tal fra Center for Regional- og Turismeforskning viser, at de hovedbrancher, som står for størstedelen af værdiskabelsen på Bornholm er offentlig aktivitet som post og tele, og for private erhverv er det handelsvirksomheder (detail), og serviceorienterede virksomheder, eksempelvis finansierings- og rådgivningsvirksomheder. Disse lever overvejende af at betjene det lokale bornholmske marked.

Den resterende værditilvækst bliver skabt fra de private produktionserhverv. Blandt disse er de største jern- og metalindustrien, fremstillingsindustrien (bygge og anlæg), fiskeri og landbrug samt overnatning/restaurationsindustrien.

For de fleste private produktionserhverv udgør bornholmske kunder størstedelen af deres kundekreds, men andre erhverv – som jern- og metalindustrien – er mere eksportorienteret og betjener den globale efterspørgsel.

Det bornholmske erhvervsliv er således sammensat af en bred vifte af sektorer, som udbyder serviceydelser og varer til kunder. Størstedelen af disse serviceydelser og varer bliver afsat på det lokale bornholmske marked. Der er mange små virksomheder på Bornholm, som servicerer lokalt, og så er der få store virksomheder, som servicerer globalt.

#### Boks 11 | Christiania Bikes på Bornholm

Christiania Bikes flyttede i 1990 deres produktion af ladcykler til Bornholm og har siden fortsat med at ekspandere. Virksomhedens ejere kendte Bornholm som en grøn ø og som en cykelø og fandt, at dette passede fint til virksomheden.

Hos Christiania Bikes fylder transport meget. Det skyldes, at selve galvaniseringen af cyklerne foregår i Jylland, hvilket betyder at cyklerne fragtes flere gange over Østersøen inden de bliver solgt. Ydermere producerer virksomheden ladcykler til både det nationale og internationale marked.

## 6.2. Virksomhederne og deres transportbehov

De bornholmske virksomheder er alle afhængige af transport i forskelligt omfang. De mange virksomheder har dog forskellige transportbehov, alt efter hvilke produkter og servicer de udbyder, og hvilke kunder de betjener.

Virksomhederne kan inddeles i tre grupper ud fra deres transportbehov. Den første gruppe består af virksomheder, der hovedsageligt er afhængige af lokal transport. Den anden og største gruppe er virksomheder, der er afhængige af transport til øen, og den tredje gruppe er virksomheder, der er afhængige af både transport til og fra øen.

Tal fra Copenhagen Economics (2005) viser, at 14 pct. af erhvervslivet på Bornholm er afhængige af lokal transport, 52 pct. af erhvervslivet er afhængige af transport til øen, og 35 pct. er afhængige af både transport til og fra øen.

De bornholmske virksomheder, som er mindre afhængige af transport til og fra øen og mere afhængige af lokale transportforhold, er hovedsageligt serviceorienterede virksomheder. Eksempelvis ejendomsmæglere og finansierings- og rådgivningsvirksomheder. Netop fordi de udbyder serviceydelser, og deres største kundeklientel er bornholmsk bosatte kunder, benytter disse virksomheder sig af lokale transportmuligheder som taxa, busser og privatkørsel. Deres transportbehov til og fra øen er derfor begrænset og består hovedsageligt af transport af erhvervsrelaterede personer og arbejdskraft.

### Boks 12 | Biogasanlægget BIOKRAFT A/S på Bornholm

BIOKRAFT A/S er Bornholms største biogasanlæg, som producerer elektricitet, varme og gødningsprodukter af biomasse. BIOKRAFT A/S er blandt de virksomheder på Bornholm, der har lokale transportbehov.

BIOKRAFT A/S har leverandøraftaler på rågylle fra landbruget samt på industriaffald fra bl.a. slagteri- og fiskeproduktion. Alt rågylle bliver leveret til biogasanlægget fra leverandører bosat på Bornholm. Når rågyllen er blevet behandlet og omdannet, leverer BIOKRAFT A/S elektricitet, varme og gødningsprodukter til lokale kunder på Bornholm.

Kilde: BIOKRAFT A/S

Størstedelen af virksomhederne på Bornholm er dog afhængige af transport til øen. Her i blandt er virksomheder inden for detail-, engros- og restaurationsbranchen, men også virksomheder i byggeri-, håndværks- og anlægsbranchen har behov for at transportere materialer til øen. Fælles for alle disse virksomheder er, at de servicerer lokale kunder, men er afhængig af at få produktionsmaterialer og varer transporteret til øen. Denne transport sker primært via færgerne fra det danske fastland, men også via speciale fragtskibe til Bornholm.

### Boks 13 | PH Byg A/S

PH Byg A/S er en af de større byggevirksomheder på Bornholm. PH Byg A/S udfører opgaver for kunder bosat på Bornholm, og dette er både private kunder og kunder i den offentlige sektor. PH Byg A/S har bl.a. specialiseret sig i energirenovering af gamle byhuse på Bornholm, og til dette importerer virksomheden byggematerialer til Bornholm.

Kilde: PH Byg A/S

Det er i særlig grad de eksportorienterede erhverv, der har behov for transport til og fra øen. Disse virksomheder servicerer både lokale, nationale og globale kunder. Blandt de eksportorienterede erhverv er det tydeligt, at to brancher er særlig store målt ved mængden af eksport fra Bornholm. Især jern- og metalindustrien (maskinindustrien) og fødevarerbranchen har et stort behov for gode eksportmuligheder.

Få virksomheder på Bornholm er lige så store eller større end de eksportorienterede virksomheder. Det bør dog nævnes, at der blandt de eksportorienterede virksomheder er stor forskel på, hvor meget af deres produktion, der eksporteres fra Bornholm.

#### Boks 14 | Eksportvirksomheden Beck Pack Systems A/S på Bornholm

Beck Pack Systems A/S er med sit store salg til udlandet, en af de store eksportorienterede virksomheder på Bornholm. Beck Pack Systems A/S producerer emballage til fiskeindustrien på verdensplan, og virksomheden eksporterer næsten 100 pct. af deres produktion. Kina, USA og Sydamerika er virksomhedens hovedmarkeder, men derudover er virksomheden repræsenteret i 12 andre lande i verden.

Beck Pack Systems A/S anvender en stor mængde råvarer til produktion, og størstedelen af disse importeres til Bornholm.

Kilde: Beck Pack Systems A/S

Samlet set varierer godstransport og kravene til et effektivt transportsystem blandt virksomhederne på Bornholm. Nogle vil eksempelvis lægge vægt på øget kapacitet, hvorimod andre vil prioritere transporttiden højest.

En undersøgelse foretaget af Gallup for Bornholms Regionskommune i 2006 viste tydeligt, at flere virksomheder på Bornholm mente, at forhold som rejsetid mellem Ystad og Rønne, flere afgang og lavere priser for gods er af større betydning end større overnatningskapacitet og større kapacitet på færgerne til gods. Endvidere viste undersøgelsen, at færgetrafikken først og fremmest anvendes som transportmiddel for medarbejdere, og herefter bruges færgetrafikken til godstransport.

Disse resultater viser, at der er stor forskel på, hvad erhvervslivet på Bornholm efterspørger i forhold til erhvervstransport.

## 7. Politisk fokus på transport på og omkring Bornholm

Der har længe været fokus på tilgængeligheden til og fra Bornholm. Der er gennem årene indgået en række færgeforlig, og staten har ad flere omgange bidraget med midler til at forbedre færgetrafikken. Et bredt flertal i Folketinget stod desuden i 2009 bag udbuddet af færgebetjeningen af Bornholm i perioden 1. september 2011 til 1. september 2017. Udbuddet har som nævnt, bl.a. resulteret i indsættelse af en ny færge og en betydelig kapacitetsudvidelse. Med indsættelsen af den nye færge og med den nye kontrakt er der opnået flere hurtigfærgeafgange. Hurtigfærgen kan medtage langt større godsmængder, og der er med indsættelsen af færgen kommet langt flere muligheder for at transportere gods og personer til og fra Bornholm – en løsning såvel gods- som turisterhvervet sætter stor pris på. Yderligere vil hurtigfærgen gavne miljøet, idet hurtigfærgen Leonora Christina har et væsentligt lavere brændstofforbrug end den gamle hurtigfærge Villum Clausen.

I 2010 indgik et bredt politisk flertal en aftale om investeringer på Bornholm – den såkaldte "Bornholmerpakke". Pakken indeholdt konkrete midler til en styrkelse af den bornholmske infrastruktur.

### Boks 15 | Infrastrukturprojekter i Bornholmerpakken

- Midler til at udvikle havnene som centrale omdrejningspunkter for øens mobilitet og som en bæredygtig løsning, herunder 10 mio. kr. som et statsligt bidrag til ombygning af vejene på og omkring havnen i Rønne samt 9 mio. til at ombygge havnemiljøet i og omkring Hasle Havn.
- Midler til forbedring af Bornholms lufthavn.
- Tilskud til istandsættelse af molen i Hammer Havn for at sikre gode forhold til besejling.

Foruden at investere i havne, veje – det gælder både vejene omkring Rønne Havn, statsvejen mellem Nexø og Rønne (Rute 38) og Bornholms Lufthavn – har staten



i en årrække bidraget med midler til at forbedre den bornholmske cykelinfrastruktur. Bornholm har ambitiøse planer for nyudvikling af cykelinfrastrukturen på øen – en udvikling, der vil komme både de fastboende og de tusindvis af turister til gavn.

For at udvikle såvel passager- som godstrafikken til og fra Bornholm er det netop vigtigt at fokusere, ikke kun på transportmulighederne til og fra Bornholm, men også på infrastrukturen omkring havnene på Bornholm, herunder Rønne Havn. Med hensyn til Rønne Havn er det vigtigt at være opmærksom på arealer til rådighed på havnene samt områder i tilknytning til havnen, således at trafikken med færgerne kan udvikle sig, og havnen ikke i sig selv bliver en begrænsning for udvikling af transport til og fra Bornholm.

## 8. Internationale erfaringer med udvikling af yderområder

Det er ikke kun Danmark, der står over for udfordringer i yderområder. I mange andre europæiske lande møder man lignende udfordringer i forhold til udvikling af yderområder. Eftersom der er en tæt sammenhæng mellem vækst og mobilitet, spiller et bæredygtigt og fleksibelt transportsystem også en afgørende rolle for vækst og udviklingsmuligheder i yderområder i Europa.

Derfor er det relevant at se på de transportudfordringer, som yderområder i hele Europa står over for, samt at undersøge hvordan disse transportudfordringer kan imødekommes, så der skabes bedre transportvilkår for yderområder i Europa.

### 8.1. Erfaringer fra andre europæiske lande

Der er stor forskel på, hvordan transport til og fra yderområder i forskellige europæiske lande er reguleret, og det er derfor ikke muligt at foretage en direkte sammenligning af de forskellige tiltag.

Sverige og Irland er nogle af de lande, der har erfaringer med transportrelaterede udfordringer i yderområder, og landenes regeringer har forsøgt at imødekomme disse udfordringer gennem forskellige tiltag.

I 2009 vedtog den svenske regering en strategi for udvikling af landdistrikterne i Sverige. Formålet med denne strategi er at udvikle og skabe bæredygtig vækst i landsdistrikter i Sverige gennem støtte til bl.a. virksomheder, trafikinfrastruktur og kommunikationsinfrastruktur. Denne strategi har bl.a. betydet, at regeringen har bedt om en revision af lovgivningen i den offentlige transportsektor med det formål at undersøge, hvordan vilkårene for en effektiv og omkostningsdygtig offentlig transportsektor i landsdistrikterne kan forbedres. I Sverige har virksomheder og staten indgået særlige ordninger for betjening af transport til og fra forskellige øer, bl.a. til og fra Gotland. Med økonomisk støtte fra den svenske stat og i henhold til en fast kontrakt med den svenske stat, betjenes trafikken mellem Gotland og fastlandet af virksomheden, Destination Gotland AB, som ejes af Rederi AB Gotland.

I Irland oplever man en øget adskillelse mellem landdistrikter og byer, og man mener, at dette delvis skyldes en mangel på offentlige transportmuligheder. Derfor forsøger Irland at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige dele af landet ved at styrke infrastrukturen og transportvilkårene for alle. I 2007 introducerede den irske regering et nyt landdistrikt transportprogram ("the Rural Transport Programme") som en efterfølger til det succesrige pilotprojekt Landdistrikt Transport Initiativet ("the Rural Transport Initiative") under den nationale udviklingsplan 2000-2006. Gennem dette program bevilger regeringen penge til transportprojekter i landdistrikter i Irland, der komplementerer den allerede eksisterende, men mangelfulde, offentlige transport i disse områder. Udover dette program har regeringen også investeret i bl.a. udbygning af havne for at øge kapaciteten til gods- og persontransport.

## 8.2. EU-støtte til regionale projekter

EU spiller en vigtig rolle i udvikling af landdistrikter og yderområder, herunder at tage hånd om nogle af de udfordringer, der møder erhvervslivet i disse områder i dag. Dette gør EU ved bl.a. at tildele økonomisk støtte til at udvikle transportrelaterede rammevilkår for alle egne og områder i Europa.

EU arbejder med udvikling af yderområder ved bl.a. at tilbyde støtte gennem strukturfondene: EU's Regionalfond og EU's Socialfond. Formålet med disse fonde er at støtte regional udvikling på flere områder, eksempelvis beskæftigelse og konkurrencedygtighed og derved bidrage til bedre generelle vækstvilkår for erhvervslivet.

### Boks 16 | Fakta om EU's Strukturfonde

Gennem EU's Strukturfonde, Regional- og Socialfonden sætter EU fokus på regional udvikling af de 271 regioner, som der findes i EU. Disse strukturfonde udgør ca. en tredjedel af EU's udgifter og er derfor et vigtigt og højt prioriteret element i EU's budget.

I perioden 2007-2013 modtager Danmark cirka 3,5 mia. kroner fra EU's Strukturfonde, og de investeres hovedsageligt i initiativer og projekter, som kan være med til at skabe vækst.

Bornholm er en aktiv ansøger af midler fra disse fonde, og bornholmske interessenter har fået bevilliget tilskud fra EU's Regionalfond til bl.a. udbygning og udvikling af infrastruktur i færgelejet i Rønne, og til projekt om udarbejdelse af scenarier for den fremtidige trafikbetjening af Bornholm. Fra EU's Socialfond er der tildelt midler til bl.a. projektet "Uddannelse til Alle", hvis mål er, at 95 pct. af de unge på Bornholm skal have en uddannelse.

### Boks 17 | Eksempler på tildelte midler fra EU's Regionalfond

I 2006 modtog Bornholms Regionskommune 215.000 kr. til et projekt med det formål at afdække fordele og ulemper for en kommunal myndighed ved forskellige scenarier for den fremtidige trafikbetjening på Bornholm, herunder at få belyst de (regionale) økonomiske konsekvenser af de forskellige scenarier. Dette projekt var et led i at sikre Bornholm en bedre trafik tilgængelighed.

Virksomheden Pastariget har specialiseret sig i produktion af både frisk og tørret pasta i mange forskellige varianter. Fra deres placering i Svaneke sælger Pastariget deres produkter via fødevarerbutikker rundt omkring i Danmark. I 2010 blev den bornholmske virksomhed tildelt 200.000 kr. fra EU's Regionalfond efter indstilling fra Bornholms Vækstforum. Midlerne skal investeres i et nyt anlæg, der udvikler specialprodukter og derved sikrer udvikling af Pastarigets pastaproduktion. Anlægget kan ligeledes sikre udvikling i andre korn- og melprodukter, og derfor indgår Pastariget i et samarbejde med Valsemøllen, som producerer melprodukter til bl.a. industrier og detailhandel.

## 9. Mulige fokuspunkter i de kommende år

- Den nuværende kontrakt om færgebetjening af Bornholm udløber i 2017. 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 med henblik på drøftelse i forligskredsen.
- Transportministeriet vil undersøge de fremadrettede økonomiske rammer for Rønne Lufthavn i lyset af behovet for gode luftfartsforbindelser til og fra øen. Rønne Lufthavn skal også i fremtiden være en lufthavn med god kvalitet.
- Transportministeriet vil gennemføre en analyse af jernbanebetjening til Bornholm mellem København og Ystad, herunder som led i forberedelsen af den kommende kontrakt med DSB i 2015 og den nye model for færgebetjening i 2017.
- Transportkorridoren til og fra Bornholm via Sverige skal fungere så effektivt som muligt. Transportministeriet vil undersøge mulige barrierer for en effektiv og smidig afvikling af trafikken.
- Transportministeriet vil i samarbejde med Center for Regional- og Turismeforskning på Bornholm iværksætte arbejdet med en trafikmodel for Bornholm inden for rammerne af den kommende landstrafikmodel. Det skal styrke grundlaget for at vurdere og analysere trafikbetjeningen af øen.





ISBN 978-87-91013-84-3

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)