

Analyse af godsstrømme og turismeforhold på Bornholm

Udarbejdet

af

Center for Regional- og Turismeforskning

for

Transportministeriet

Oktober 2013



Titel:

Analyse af godsstrømme og turismeforhold på Bornholm

Forfattere:

Carl Henrik Marcussen, Anders Hedetoft og Anja Bach-Jensen

CRT

Center for Regional- og Turismeforskning

Stenbrudsvej 55

3730 Nexø

Telefon +45 5644 1144

e-mail: crt@crt.dk

www.crt.dk

© 2013 Center for Regional- og Turismeforskning, Transportministeriet og forfatterne

ISBN 978-87-916-7732-8 (PDF)

Indhold

1	Resumé	5
1.1	Godsanalyse.....	5
1.2	Turismeanalyse.....	6
2	Indledning.....	9
2.1	Baggrund og formål	9
2.2	Metode	10
3	Litteraturgennemgang.....	12
3.1	Rapporter og andet publiceret materiale.....	12
3.2	Trafikkontaktrådet – resume af temaer i offentlige referater	13
4	Godsanalyse.....	15
4.1	Grundlæggende problemstillinger i relation til transport af færgegods.....	15
4.2	Langsigtet udvikling i godstransporten	16
4.3	Godsets aktuelle fordeling på ruter, måneder, ugedage og tidspunkter	22
4.3.1	Fordeling på måneder	22
4.3.2	Fordeling på ugedage	27
4.3.3	Godstransport i ferieperioderne	32
4.4	Godstakster	33
4.5	Godsoperatørernes tilfredshed med og ønsker til transportvilkårene	35
4.5.1	Køgeruten	35
4.5.2	Ystadruten	36
4.5.3	Priser.....	37
4.5.4	Udgående gods via Ystad.....	38
4.5.5	Generel tilfredshed med Færgens service.....	39
5	Analyse af turismeforhold	40
5.1	Udviklingen i Bornholms turisme	40
5.1.1	Nationaliteter, overnatningsformer	41
5.1.2	Overnatningskapacitet og kapacitetsudnyttelse	43
5.2	Opholdslængde og rejsegruppetørrelse	46
5.3	Passagerernes fordeling på ruter, måneder, ugedage og tidspunkter.....	49
5.3.1	Fordeling på ruter	49
5.3.2	Fordeling på sæson, måneder og uger	52
5.3.3	Forventninger til passagerudviklingen på månedsbasis.....	57
5.3.4	Fordeling på tidspunkter af døgnet (Ystadruten).....	59
5.4	Udvikling i besejlingen	64
5.5	Modelberegning af antal rundture.....	66
5.6	Prisudvikling på passagerbilletter.....	77
5.6.1	Prisdifferentiering.....	79
5.7	Turismeerhvervets tilfredshed med og ønsker til transportvilkårene	80
5.7.1	Pris	81
5.7.2	Frekvens og afgangstider.....	82
5.7.3	Destinationer	83
5.7.4	Kapacitet og tonnage.....	84
5.7.5	Skiftedagsproblematikker.....	85
5.7.6	Bookingbetingelser og rabatbilletsystem	86
6	Afsluttende betragtninger	87
7	Litteraturhenvisninger / kilder / tabel- og figurlister	89

7.1	Litteraturhenvisninger	89
7.2	Interviewvirksomheder / -personer	91
7.3	Liste over tabeller	92
7.4	Liste over figurer.....	93
8	Bilag	95
8.1	Supplerende tabeller og figurer, godsanalyse.....	95
8.2	Supplerende tabeller og figurer, turismeanalyse	104

1 Resumé

1.1 Godsanalyse

Blandt de oftest diskuterede rammevilkår for det bornholmske erhvervsliv indtager mulighederne og vilkårene for at få fragtet varer til og fra øen en fremtrædende placering. Samlet set varierer behovene for godstransport og dermed også kravene til transportsystemet blandt virksomhederne på Bornholm. Nogle virksomheder lægger vægt på høj kapacitet, hvorimod kort transporttid eller lav pris betyder mere for andre. For nogle virksomheder betyder fragtomkostningerne meget for deres konkurrenceevne, hvor andre virksomheders samlede konkurrenceevne kun i mindre omfang påvirkes af fragtomkostninger. Nogle erhverv får bragt gods til og fra øen via Færgen, hvor andre erhverv er mere afhængig bulkvarer der typisk transporteres til og fra øen via andre skibstyper. "Det bornholmske erhvervslivs krav og ønsker til transportvilkårene" afhænger derfor i høj grad af hvem man spørger.

Over en årrække har mængden af gods, der er blevet sendt med færge, udviklet sig positivt. I perioden fra 1998 til 2010 steg godstransporten til og fra Bornholm med 64 %. Siden 2006 har den samlede godsmængde på Rønne-Køge ruten ligget nogenlunde stabilt, hvorimod der siden 2010 har kunnet registreres en stigning i godsmængden på Rønne-Ystad ruten.

Frem til 2001 blev alt færgegods sendt via natruterne til og fra København. I 2004 blev natruten til København nedlagt og al godstransport overført til Køge. Fra 2005 blev godsrueten gjort dobbeltrettet med indsættelsen af de to RoPax-færger Hammerodde og Dueodde. Dette mere end fordoblede samtidigt kapaciteten pr. færge. Samtidigt blev fragtraten nedsat betragteligt.

Fra 2011 overgik man til kun at benytte én godsfærge, der til gengæld tog turen frem og tilbage hvert døgn. Godsfærgen blev samtidigt ombygget således, at lastekapaciteten blev udvidet. På trods af, at man fjernede den ene færge, blev kapaciteten i hver retning altså øget. "Prisen" var, at man mistede natafgangen fra Rønne mod Køge. Som compensation herfor valgte rederiet at gøre hurtigfærgen til Ystad godsbærende, således at gods, der ikke kunne nå at blive pakket færdig til Køgeafgangen, fik mulighed for at blive sendt via Sverige.

Herved er vi også fremme ved det, som kan give en interessekonflikt mellem borgere og turister på den ene side, og godserhvervet på den anden. Dels kan der i spidsbelastningsperioder-

ne opstå konkurrence om den begrænsede færgekapacitet Rønne-Ystad, og dels kan borgere, turister og transporterhverv have divergerende ønsker til placering af færgeafgangen.

Cirka 75 % af alt gods til/fra Bornholm sejles via Køge. Historisk set har forbindelsen til Sjælland tegnet sig for 70-80 % af lastbil- og trailergodset til/fra øen. Mens november er den travleste måned for gods på Ystad-ruten, er der fire forskellige måneder, som tegner sig for det største antal lanemeter på Køge-ruten, nemlig marts, juni, august og november. Der er mindst gods i december på begge ruter. Den travleste uge med gods på Ystad-ruten var uge 48 i 2012. I 2012 var der mest gods på Ystad-ruten på ugens fire første dage, mens der faktisk var mere gods på Køge-ruten om fredagen end om mandagen, og mest gods tirsdag-torsdag. Specielt lørdag er der ganske lidt gods med på Ystad-ruten, mens der er mindst gods på Køgeruten om søndagen, På Ystad-ruten transporteredes 53 % af godset fra og med kl. 18.

Det bornholmske godserhvervs opfattelse af de nuværende samt ønsker til kommende transportvilkår kan opsummeres til følgende:

- 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, 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

1.2 Turismeanalyse

Totalt set er antallet af passagerer på samtlige trafikforbindelser til/fra Bornholm steget fra 1,6 millioner i 1990 til 1,7 millioner i 2012. I samme periode har Bornholm oplevet et fald i ande-

len af kommercielle (registrerede) overnatninger i Danmark fra 4,6 % i 1991 til 2,8 % i 2012. Antallet af registrerede overnatninger på Bornholm er faldet 34 % fra 1,9 mio. overnatninger i 1992 til 1,2 mio. overnatninger i 2012.

Danske turister fylder stadig mere på de bornholmske overnatningssteder (56 % i dag mod 27 % i 1992), mens tyskernes andel har været støt faldende og i dag er nede på 32 % sammenlignet med 48 % i 1992. Feriehusovernatningernes andel har været støt stigende, bl.a. på bekostning af andelen af overnatninger i feriecentre, og udgjorde i 2012 47 % af alle kommercielle overnatninger på Bornholm. Stigningen i antallet af feriehus skyldes bl.a. en omfattende konvertering af lejligheder i feriecentre til privatejede ferielejligheder. Opholdslængden i feriehus er faldet fra 10,5 nætter pr. feriehusophold i år 2000 til 8,1 nætter i 2012. Opholdslængden for alle ophold i kommercielle overnatningsformer skønnes faldet fra ca. 7 nætter i år 2000 til ca. 5 nætter i år 2012.

Der har således samlet set været en stigning i antallet af rejsende til/fra Bornholm, men turisterne lægger færre overnatninger på øen, idet opholdslængden er faldet. Det ændrede rejsemønster betyder, at transporten i dag tynger forholdsmæssigt mere i rejsebudgettet end tidligere.

Ystadruten er hovedfærdselsåren for turister til Bornholm og blev i 2012 benyttet af 77 % af alle rejsende til Bornholm sammenlignet med 56 % i 1990. Køgerutens andel har været støt faldende fra ca. en fjerdedel til i dag 3,5 %, mens Tysklandsruten tegner sig for 5,8 % mod 13 % da den var på sit højeste i midten af 90'erne.

Juli måneds andel af samtlige færgepassagerer faldt fra 24 % i år 2000 til 20 % i år 2012. Fredag-lørdag-søndag er de rejsedage, hvor der er flest passagerer, og det gælder som gennemsnit for årene 2008-2012. I juli er lørdag generelt største rejsedag. I 2012, det første hele år med færgen Leonora Christina, var den populæreste afgang i juli kl. 12.30 fra Ystad efterfulgt af kl. 10.30 fra Rønne. Normalpriserne for passagerer er steget 33 % på de 9 år fra 2004-2013, mens prisen for bil med 5 passagerer er steget med 69 % i lavsæsonen og 26 % i højsæsonen. Til sammenligning er forbrugerpriserne steget med ca. 22 % over de 9 år.

Det bornholmske turisterhvervs opfattelse af de nuværende samt ønsker til kommende transportvilkår kan opsummeres til følgende:

- Kapaciteten er høj nok til at matche efterspørgslen
- Priserne er til gengæld for høje - især uden for højsæsonen og på uattraktive afgangstidspunkter
- Sejlads til Ystad er altafgørende, Køge 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 skuldersæsonerne. Lavsæsonen har ikke prioritet
- I skuldersæsonen skal frekvensen op – minimum tre, mens helst fire daglige afgang på Ystadruten
- Afgangstidspunkterne skal tilpasses kundernes behov for især en daglig middagsafgang
- Når kapaciteten er så høj som i dag, er skiftedagsproblematikkerne 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

Turister i dag stiller krav og ved hvad de vil have. Færgen til Bornholm skal sejle fra bekvemme, tilgængelige destinationer og til rimelige priser. Kapacitet og frekvens skal være så høj og afgangstiderne så attraktive, at en ferie på Bornholm kan planlægges ud fra egne krav og ønsker til valgmuligheder og fleksibilitet.

Turismeerhvervet på øen oplever, at det bornholmske turistprodukt er attraktivt, og at gæsterne kan tiltrækkes med godt salgsarbejde og gode tilbud. Det er dog en stor udfordring, at gæsterne i dag i meget stor udstrækning booker deres rejser på nettet. Det stiller store krav til transportproduktet hvad angår frekvens, afgangstidspunkter og prisstruktur samt kommunikationen derom. Før kunne aktørerne pr. telefon gøre kunderne opmærksomme på alternative muligheder, hvis deres foretrukne afgang fra Ystad var udsolgt, hvis Sassnitzruten ikke blev besejlet den ønskede dag, eller hvis turisten fandt rejsens pris for høj. I dag er der risiko for, at turisten finder et andet sted at holde ferie, hvis de ikke fra starten får indtryk af, at det bornholmske turismeprodukt kan tilgodese deres behov.

2 Indledning

I dette afsnit redegøres dels for undersøgelsens baggrund og formål, dels den anvendte undersøgelsesmetode.

2.1 Baggrund og formål

Center for Regional- og Turismeforskning har i foråret 2013 udført en analyse for Transportministeriet, som skal belyse godsstrømme og turismeforhold på Bornholm set i relation til den nuværende og kommende færgebetjening af øen.

Godsanalysen afdækker et af erhvervslivets væsentligste rammevilkår, nemlig fragt af varer til og fra Bornholm. Fra 1998 til 2012 er godstransporten til og fra Bornholm vokset med 64 %. Den primære godstransport mellem Bornholm og det øvrige Danmark sker på Køgeruten, men et særligt formål i analysen er at afdække behovet for overførsel af gods på Ystadruten for at få tilpasset den afsatte plads til gods på denne rute til det reelle behov.

Problematikken har baggrund i, at der i det kommende udbud må forventes at være en daglig færgeafgang fra Rønne mod Ystad et sted mellem kl. 15 og kl. 17. Det er traditionelt det tidspunkt, hvor færgerne (på hverdage og uden for ferieperioderne) har den største belægning. Der er i dag afsat plads til godskøretøjer (300 lanemeter i hver retning) på afgang efter kl. 15.00. Samtidig er der meget stor godskapacitet på færgen til Køge, der i dag har afgang kl. 17.00. Målet med analysen er bl.a. at afdække muligheden for at flytte mere gods fra Ystadruten til Køgeruten, hvorfor det reelle behov for overførsel af gods over Ystad skal undersøges. Det reelle behov dækker gods som ikke kan sendes over Køge kl. 17.00, nemlig a) gods, der ikke kan nå at blive pakket til afgang kl. 17.00 mod Køge og som må med en senere afgang over Ystad, og b) gods, der skal til/fra Sverige frem for Sjælland.

Turismeanalysen afdækker turismeerhvervets vilkår for at få turister til og fra Bornholm. Bornholms andel af de registrerede overnatninger i Danmark har i en årrække været nedadgående og er i perioden 1991-2012 faldet fra 4,6 % til 2,8 %. Transportvilkårene fremhæves som én blandt flere udfordringer. Analysen skal med udgangspunkt i passagerkapacitetsbehovet belyse aktørernes holdning til sammenhæng mellem turismeomfang, færgekapacitet og overnatningskapacitet. Udgangspunktet er, at den maksimale færgekapacitet skal matche behovet på de store rejsedage, nemlig weekends i sommerferien. På alle andre og mindre dage kan man blot afvikle færre færgeafgange. Det betyder, at den nødvendige færgekapacitet påvirkes af feriestruktur og rejsemønstre.

Analysen afdækker udviklingen i Bornholms turisme for så vidt angår turisternes ferievaner, nationalitetssammensætning, feriegruppernes størrelse, fordelingen mellem korte og lange

ferier etc. Udover de bornholmske turistaktørers holdning og ønsker til færgebetjeningen berøres holdninger til trafikbetjeningen blandt både nuværende og potentielle turister til Bornholm. Tillige belyses skiftedagsproblematikken, hvor en overvejende andel af ferieboligerne har skiftedag om lørdagen, hvilket er problematisk i relation til færgekapaciteten. Hvilke muligheder (eksempelvis prisincitament) er der for at ændre på feriegæsternes rejsepræferencer. Endvidere belyses pakkerejseudbydernes adgang til billetter på fordelagtige vilkår.

2.2 Metode

Der er indledningsvist gennemført en litteraturgennemgang for at få et overblik over tidligere undersøgelser af relevans for nærværende problemstillinger samt for at få et overblik over de temaer, som diskuteres i forbindelse med den samfundsbetingede færgebetjening af Bornholm. Ud over rapporter og notater er de temaer, som har været diskuteret de seneste par år iflg. kontaktgruppen for Trafikkontaktrådets offentlige mødereferater, blevet oplyst og opsummeret.

En undersøgelse foretaget af Gallup for Bornholms Regionskommune i 2006 viste tydeligt, at flere virksomheder på Bornholm mente, at forhold som reduceret rejsetid mellem Ystad og Rønne, flere afgang og lavere priser for gods var af større betydning end større overnatningskapacitet og større kapacitet på færgerne til gods. Endvidere viste resultaterne dengang, at der var stor forskel på, hvad erhvervslivet på Bornholm efterspørger i forhold til erhvervs-transport. I nærværende undersøgelse, hvor dataindsamling er gennemført i perioden marts til maj 2013, har fokus være på en analyse af de faktiske trafikstrømme i kombination med interviews med operatører fra erhvervet om de nuværende transportløsninger.

Den talmæssige belysning af udviklingen i og status for godstransport og turismetransport til/fra Bornholm foretages ud fra tilgængeligt statistisk materiale fra Danmarks Statistik og Transportministeriet med fokus på års- og månedstotaler. Desuden foretages aggregerede fremstillinger af resultaterne af en analyse af detailldata for færgetransporten på uge- og dagsniveau. Tillige er der foretaget en række personlige interviews med nøgleaktører indenfor hhv. gods- og passagertransport. Ud over diskussion ud fra en generel dagsorden ved disse interviews, er respondenterne i det omfang det har været muligt og relevant blevet bedt om at rangordne forskellige transportrelevante parametre (såsom pris, afgangstidspunkter m.v.). Øvelsens formål har været at afveje forskellige muligheder i forhold til hinanden for at kunne udlede nytten/værdien heraf.

Til godsanalysen er der gennemført personlige interviews med lederne af de fem største bornholmske transportfirmaer for at afklare deres tilfredshed med de nuværende transportvilkår samt for at opsamle deres ønsker til vilkårene for godstransport i den kommende udbudsperiode. De fem virksomheder sendte i 2012 cirka 27.100 lastvognsenheder til eller fra Born-

holm. De tre virksomheder sidder således på tilsammen 77 % af det bornholmske marked for færgegods. Interviewene blev gennemført i april 2013 og fokus var på de aktuelle transportvilkår (2012 og op til tidspunktet for interviewet). De to store aktører på markedet er Bech Hansen & Studsgård A/S samt Ole Holm A/S, der bl.a. forsyner hovedparten af dagligvarebutikkerne (hhv. Dansk Supermarked og COOP), men selvfølgelig også beskæftiger sig med alle mulige andre former for transport. De tre mindre og tilnærmelsesvis lige store aktører, som har deltaget i denne undersøgelse, er Vips Transport ApS, Kenn Sonne samt HGN Transport. Interviewene med de fem godsoperatører er kombineret med i alt 28 chaufførinterviews, der primært havde til formål at afdække slutdestinationen for de udenøvs vognmænd, der benytter Ystadruten.

Til turismeanalysen er der gennemført personlige interviews med lederne af ti væsentlige og af hensyn til bredden i det bornholmske turismeprodukt nøje udvalgte bornholmske turismeaktører for at afklare deres tilfredshed med de nuværende transportvilkår, samt for at opsamle deres ønsker til turisternes rejsevilkår i den kommende udbudsperiode. De ti virksomheder er (i alfabetisk rækkefølge): BornholmerFærgen, BORNHOLMTOURS, Danhostel Svaneke, Destination Bornholm, Feriepartner Bornholm, Hasle Camping, NOVALSOL/Dansommer, Radisson Blu Fredensborg Hotel/Hotel Griffen, Stammershalle Badehotel og Team Bornholm. Interviewene blev gennemført i april 2013 og fokus var på de aktuelle transportvilkår (2012 samt 2013 frem til tidspunktet for interviewet). Turismeerhvervet anser i lighed med bornholmerne generelt Køgeruten for stort set uvæsentlig, hvorfor nedenstående gennemgang kun i meget begrænset omfang omhandler denne rute. Til gengæld er der medtaget krav og ønsker vedrørende besejling af ruten til Tyskland, selv om den ikke er en del af udbuddet. Der er stor forskel på opfattelse af og ønsker til transportvilkårene afhængigt af sæson, når fokus er turisme. Derfor skelnes der i gennemgangen mellem tre sæsoner; hhv. lavsæson (november – februar), skuldarsæson (perioden fra påske til og med efterårsferien bortset fra sommermånederne) og endelig højsæson (juni - august).

3 Litteraturgennemgang

3.1 Rapporter og andet publiceret materiale

I februar 2012 udgav Transportministeriet rapporten "*Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm.*" Tallene i rapporten dækker årene frem til og med 2010 eller 2011 og er således noget af det nyeste, hvad angår rapporter af relevans for godsstrømme og turismeforhold på Bornholm.

Af øvrige analyser og andet publiceret materiale, hvori der kan hentes supplerende information vedr. godsstrømme og turismeforhold på Bornholm, kan følgende nævnes:

- Trafikstyrelsen for jernbane og færger (2009). Hovedkontrakt – Udførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm
- Miljø- og planlægningsudvalget (2007). Udredningsprojekt om "second homes" i danske yderområder. MPU alm. del - Bilag 289. Folketinget, www.ft.dk/samling/20072/almudel/MPU/Bilag/289/547201.PDF
- Pendlinganalyse (2012)
- Flytteanalyse (2012)
- Notat om Produktion og Beskæftigelse på Bornholm (2012)
- Alle rapporter indenfor Bornholms Turismebareometer (2010)
- Kapacitetsudnyttelsesanalyse af Bornholmstrafikkens færger (2010)
- Cykelturisme (2009)
- Om turismen på Bornholm med særlig vægt på Østkysten og Dueodde (2008)
- Bornholms overnatningsfaciliteter - er de fremtidssikrede? Et debatoplæg (2007)
- Online booking af bornholmerferier - udviklingstendenser af betydning for "fleksible pakkerejser" (2007)
- Bornholm I/S - en turismestrategi (2006)
- Det polske marked for færgetransport til Bornholm (2006)
- Evaluering af Bornholms Cykelportal (2006)
- Strategisk analyse - beskrivelse af eksterne og interne forhold i Bornholms turisme i dag (2006)
- Feasibility of establishing seasonal flights to Bornholm (2006)
- Nye familier og deres rejsevaner (2006)
- Vækst på Bornholm - barrierer og potentialer (2006)
- Bornholm i oplevelsesøkonomien - hvad er fakta? (2006)

- Sammenfatninger af analyser, undersøgelser mv. af Bornholms udviklingsmuligheder (2005)
- Rapport om hindringer for transitrejser (26 sider, 2003)

Ud over egentlige rapporter kan man læse om problematikker af betydning for transporten til/fra samt turismen på Bornholm en lang række steder, bl.a. i dagspressen samt endog i referater fra diskussioner fx i Folketinget.¹

3.2 Trafikkontaktrådet – resume af temaer i offentlige referater

Trafikkontaktrådet er et centralt forum hvad angår dialog mellem Transportministeriet og Bornholm omkring trafikbetjeningen af øen, der er blandt de vigtigste rammebetingelser for bosætning, turisme og øvrigt erhvervsliv. Tabel 1 gengiver hvilke punkter, der har været på dagsorden ved Rådets møder siden starten af 2011, jf. offentlige mødereferater. Det fremgår af oversigten, at visse temaer har været diskuteret ved en række på hinanden følgende møder, mens visse andre emner er årligt tilbagevendende.

¹ www.ft.dk/samling/20072/almdel/MPU/Bilag/289/547201.PDF

Tabel 1 Temaer for Kontaktrådets møder 2011-2013 iflg. offentlige referater

Tema	2011.2	2011.4	2011.6	2011.8	2011.9	2011.12	2012.4	2012.6	2012.9	2012.12	2013.1
Anvendelse af 9 mio. kr. til styrkelse af færgebetjeningen	x	x									
(Fortsættelse af nuværende ordning m.) Pensionistbilletter	x	x	x								
Manglende gods på nat afgang på Ystad ruten		x									
Hammeroddes problemer med at overholde fartplanen		x									
Befordringsbestemmelser for Færgen		x									
Gennemsnitsprisernes udvikling		x									
Bornholms Pendlerforening		x	x								
Tidsplan for møderække vedr. vækst og udvikling af transporten til/fra Bornholm		x									
Ændring af DI Bornholms repræsentation i kontaktrådet		x									
Sejlsplan for det kommende kalenderår - eller evaluering			x	x	x	x	x	x			
Foretræde v. Jørgen Andersen "Bornholmerbussen"				x							
Tilpasning af Kontaktrådets vedtægter				x							
Valg af nyt medlem af Kontaktrådets formandskab				x							
Statsstøtte til fly				x							
Årsrapport fra det senest forløbne år				x					x		
Placering af afgang ifm. værftsoophold i det kommende år						x					
Ministerbesøg / Møde med Transportministeren						x			x		
Passagerrettigheder - møde om - orientering om						x				x	
Studietur (planlægning, afrapportering)						x		x			
Godkendelse af budget for det kommende år (Kontaktrådet)						x				x	
Mødeplan for det kommende år						x				x	
Arbejdet med næste færgeudbud							x	x	x		x
Flytning af afgang fra højsæson til lavsæson (Ministeriet)							x				
Rapport om rammevilkår for transport til og fra Bornholm							x				
Transithindringer over Sverige							x			x	
Flyselskabs aflysning af sidste afgang fra København							x				
Flysituationen efter Cimbers konkurs og DATs overtagelse								x			
Pendlergruppen under Bornholms Passagerforening								x	x		
Takster for det kommende år									x		
Indbydelse fra Ystad Havn									x	x	
Aktuel og gensidig orientering									x		
Oliepristillæg og henvendelse fra DI										x	

Kilde: Baseret på offentliggjorte mødereferater, Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, www.brk.dk

4 Godsanalyse

Godsanalysen indeholder en gennemgang af de væsentligste problemstillinger i relation til fragt af gods til og fra Bornholm. Desuden indeholder afsnittet en gennemgang af den historiske og aktuelle udvikling i de faktiske fragtmængder og endelig indhentes godserhvervets holdninger til de nuværende transportforhold og ønsker til fremtiden.

4.1 Grundlæggende problemstillinger i relation til transport af færgegods

En meget stor del af færgegods til og fra Bornholm skal enten til/fra hovedstadsområdet eller videre ud i landet/Europa. Derfor er det bornholmske transporterhverv grundlæggende godt tilfreds med at godsrueten til Bornholm går over Køge.

Muligheden for at sende gods med løstrailere via Køge vurderes samtidigt positivt af den bornholmske vognmandsbranche, for selvom rederiet Færgen selvfølgelig skal have betaling for håndtering af trailere i forbindelse med læsning og losning, udgør de sparede chaufførlønninger på overfarten et noget større beløb. For at kunne få det fulde udbytte af denne service fra rederiets side kræver det dog, at vognmandsfirmaet "på begge sider af vandet" kan håndtere disse løstrailere. Dette sætter de større bornholmske vognmandsfirmaer i en gunstig konkurrencemæssig situation. På den anden side er der i de seneste udbudsperioder indført ens fragtpriser for alle, hvilket har fjernet den tidligere storkundefordel for visse bornholmske vognmandsfirmaer.

Der er en grundlæggende ubalance i godsmængden til og fra Bornholm eftersom der transporteres noget mere gods til Bornholm end fra Bornholm. Dette betyder, at der hele tiden skal fragtes tomme vogne til Sjælland, og dette giver selvklart en dårligere kapacitetsudnyttelse og dermed højere fragtomkostninger end ellers. Omkring 40 % af de vogne, der forlader Bornholm, er tomme.

De firmaer der kører "linjetrafik" (transport af dagligvarer til og fra Bornholm) sætter meget stor pris på en godsroute over Køge, eftersom det giver reduceret tomkørsel og dermed en langt bedre udnyttelse af vognparken. Problemet ved "linjetrafik" over Ystad er, at det giver langt mere trafik med tomme trailere. Dels skal de tomme trailere transporteres omkring 125 km til terminalerne i Københavnsområdet (frem for de ca. 30 km fra Køge til København). Dels vil det ofte være nødvendigt at sende en tom forvogn de 125 km til Ystad for at hente de

tomme trailere, hvilket alt i alt vil føre til en voldsom fordyrelse af transport over Ystad i forhold til transport over Køge-ruten.

Der eksisterer en mindre "ubalance" i valget af rute, eftersom flere transportenheder kommer til Bornholm via Køge-ruten end der forlader øen med den samme rute. Tilsvarende er der flere transportenheder der forlader Bornholm via Ystad-ruten end der kommer til øen med den samme rute. En medvirkende årsag hertil er sandsynligvis, at de "udenøs" vognmænd, der bringer gods til Bornholm via Køge-ruten, vælger at forlade Bornholm så hurtigt som muligt, og det foregår via Ystad-ruten.

I forbindelse med 2. udbudsperiode valgte rederiet at åbne op for godstransport via hurtigfærgen til Ystad. Forlods er 300 lanemeter på hhv. eftermiddagsafgangen og aftenafgangen reserveret til gods. I praksis er det imidlertid sjældent at godset beslaglægger så meget plads, og desuden opstår der kun konkurrence med personbiler om plads på vogndækket i de forholdsvis få situationer hvor kapaciteten er fuldt opbrugt.

Med hensyn til afgangstidspunkter har godserhvervet ønsket "en sen aftenafgang" (typisk omkring kl. 20) for at kunne nå at opsamle det gods, der ikke er klar ude i virksomhederne til Køge-afgangen kl. 17. I praksis begynder indsamling af gods der skal med eftermiddagsafgangen til Køge typisk ved 13 – 14 tiden, og på dette tidspunkt er dagens produktion ikke altid klar til afhentning. Derfor ønsket om en aftenafgang fra transporterhvervets side.

I praksis sendes Ystad-godset dog lige så ofte med eftermiddagsafgangen som med aftenafgangen. Når godset om eftermiddagen sendes over Ystad-ruten skyldes det i en vis udstrækning, at godset skal videre til det østlige Tyskland eller Polen (via færgeafgange fra Ystad), eller at godset skal videre op i Sverige. Når godset skal videre op i Sverige giver Ystad-ruten mulighed for at nå Göteborg-området (af hensyn til køre-hviletidsbestemmelserne), herefter vil det være muligt for chaufføren at betjene et område med en radius på ca. 500 km fra Göteborg på den følgende arbejdsdag.

4.2 Langsigtet udvikling i godstransporten

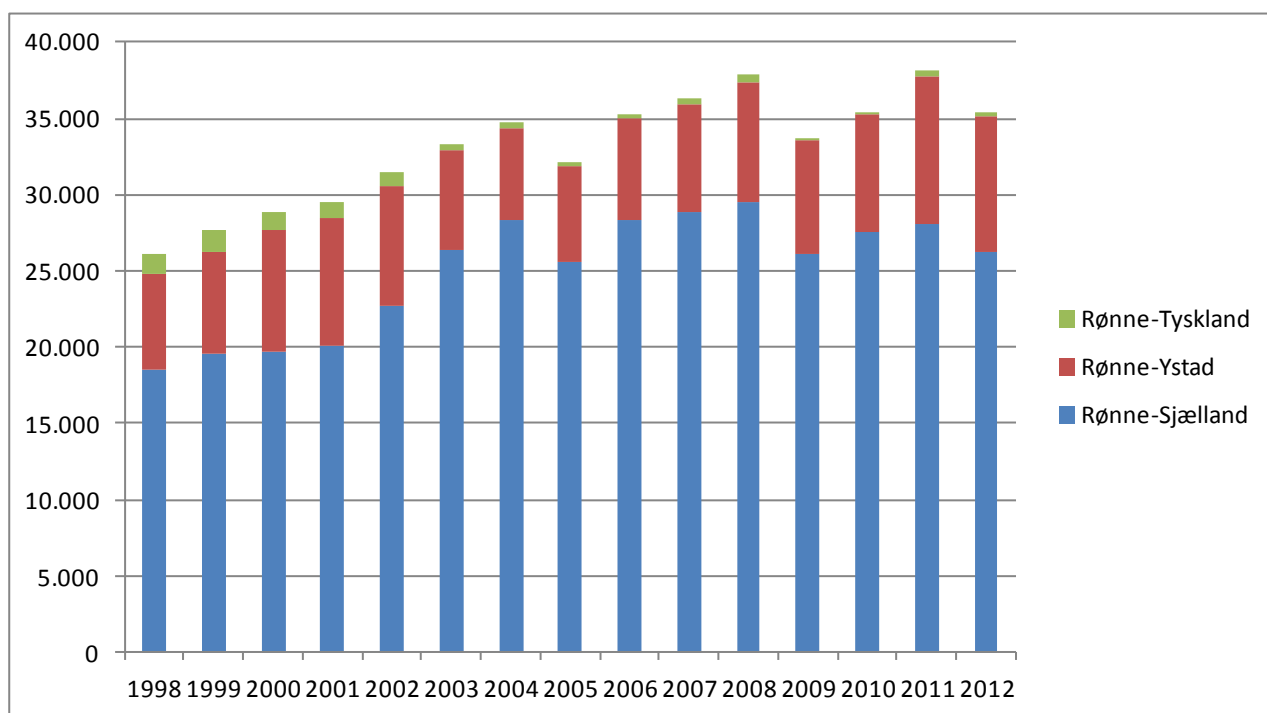
Over en årrække har mængden af gods der er blevet sendt med færgen udviklet sig positivt. Godsmængden (målt lanemeter) har været stigende på både Rønne-Køge og Rønne-Ystad.

Fra 1998 til 2010 er godstransporten til og fra Bornholm vokset med 64 pct., og fra 2006 til 2013 har den samlede godsmængde på Rønne-Køge ligget nogenlunde stabilt, hvorimod der i perioden 2010 til 2013 har været en stigning i godsmængden på Rønne-Ystad.

I 2001 oprettede BornholmsTrafikken en godsroute samtidig med, at natfærgerne til København fortsatte frem til 2004. 1.oktober 2004 blev natruten nedlagt, og i en periode derefter blev godsrueten til Køge kun betjent af de gamle færger Poul Anker og Jens Kofoed. I maj 2005 blev de nye RoPax-færger indsat, hvilket førte til en fordobling af kapaciteten.

Over de seneste år er der i gennemsnit transporteret godt 36.000 lastbilenheder (svarende til 100 enheder om dagen) til eller fra Bornholm, og 70 – 80 % af denne godstrafik går over Køge-ruten.

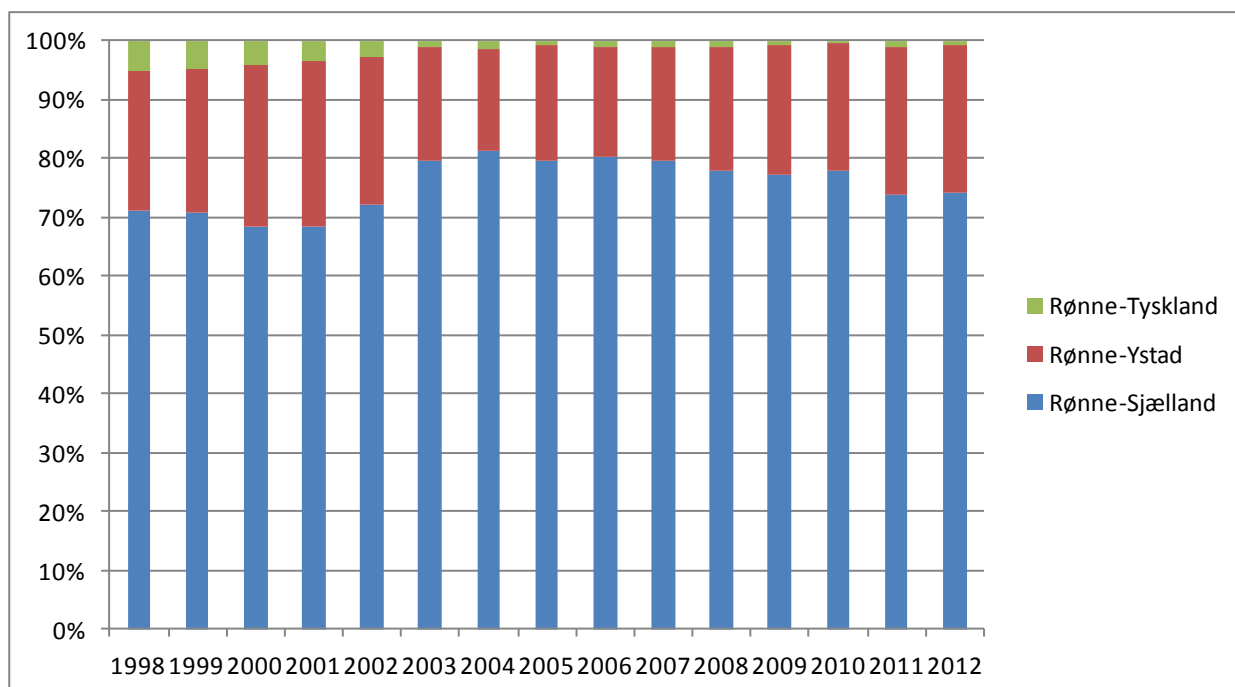
Figur 1 Antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland 1998-2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik (2005-2012) og Transportministeriet (1998-2004).

Note: Tyskland inkluderer minimale tal for Rønne-Polen.

Figur 2 Procentvis fordeling af antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland 1998-2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik (2005-2012) og Transportministeriet (1998-2004).

Note: Tyskland inkluderer minimale tal for Rønne-Polen.

Tabel 2 Antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland, udvalgte år 1998-2012

Rute	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Rønne-Sjælland	18.490	19.730	22.664	28.295	28.341	29.487	27.612	26.222
Rønne-Ystad	6.254	7.885	7.920	6.048	6.646	7.909	7.640	8.922
Rønne-Tyskland	1.312	1.179	833	460	332	442	162	232
I alt	26.056	28.794	31.417	34.803	35.319	37.838	35.414	35.376

* Rønne-Tyskland inkluderer små tal for Rønne-Polen

Kilde: Danmarks Statistik (2005-2012) og Transportministeriet (1998-2004).

Tabel 3 Procentvis fordeling af antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland, udvalgte år 1990-2012

Rute	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Rønne-Sjælland	71,0%	68,5%	72,1%	81,3%	80,2%	77,9%	78,0%	74,1%
Rønne-Ystad	24,0%	27,4%	25,2%	17,4%	18,8%	20,9%	21,6%	25,2%
Rønne-Tyskland	5,0%	4,1%	2,7%	1,3%	0,9%	1,2%	0,5%	0,7%
I alt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik (2005-2012) og Transportministeriet (1998-2004).

Betragtes den samlede mængde gods, der udskibes fra Rønne, altså en opgørelse der også omfatter den godsmængde der ikke sendes med færgen, ses det, at den samlede godsmængde er steget med godt 40 % fra 2000 til 2011 til i alt 1.584 tusinde tons. Heraf udgør færgegodset ved udgangen af perioden godt 32 %. I samme periode er mængden af færgegods fra Rønne (igen opgjort i tons) i øvrigt vokset med lige knapt 60 %.

Tabel 4: Udvikling i godsmængde (tons), udskibet fra Rønne, 2000 – 2011

Rønne Havn	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
GODSMÆNGDE I ALT	1.124	1.233	1.265	1.414	1.376	1.402	1.565	1.525	1.706	1.398	1.336	1.584
FÆRGEODS IALT	325	323	253	175	206	386	433	442	470	441	445	518
Færgegods, udenrigs	109	123	107	85	79	81	85	89	93	93	93	116
Færgegods, indenrigs	216	200	146	90	126	305	348	353	377	348	352	402
Færgegods andel	28,91%	26,20%	20,00%	12,38%	14,97%	27,53%	27,67%	28,98%	27,55%	31,55%	33,31%	32,70%

Kilde: Statistikbanken, tabel SKIB421

<http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1440>

Den andel af godset, der sendes med færgen, har i perioden været ganske varierende, med 2003 i bund og 2011 i top. Færgegodsets opdeling i "indenrigs" og "udenrigs" viser hvor meget der sejles til henholdsvis København/Køge og Sverige/Tyskland. I de seneste år har gods til Tyskland dog kun haft et forsvindende lille omfang.

Frem til 2001 blev det gods der blev transporteret på godskøretøjer direkte mellem Bornholm og Sjælland overført på de almindelige natfærge afgang. På baggrund af en konstateret vækst i antallet af godskøretøjer fik det daværende BornholmsTrafikken mulighed for at åbne en ren godsrute mellem Rønne og Køge. Færgen havde afgang fra Køge omkring midnat, bl.a. fordi der skulle kunne leveres ferskvarer i butikkerne på Bornholm til åbningstid kl. 9. På da-

værende tidspunkt var der afgang fra Rønne midt på eftermiddagen mellem kl. 14 og 16. I efteråret 2004 blev natruten til København nedlagt og al godstrafik til Sjælland blev herefter flyttet til Køge.

I den første udbudsperiode (1.maj 2005 til 31. august 2011) blev godstrafikken til Køge betjent af de to RoPax-færger Hammerodde og Dueodde, hver med en kapacitet på 1.235 lanemeter. Der var tale om en dobbeltrettet rute med afgang ved midnat fra henholdsvis Køge og Rønne og med ankomst ved 6-tiden om morgenen. Den færge der ankom til Rønne om morgenen udførte endvidere en dobbelttur på Ystad-ruten, primært med henblik på godstransport. Indsættelse af de to RoPax-færger betød, at godskapaciteten pr. færge blev mere end fordoblet i forhold til tidligere.

I den anden og gældende udbudsperiode (september 2011 til september 2017) overgik man til at betjene Køge-ruten med kun en færge (Hammerodde), som til gengæld blev ombygget, således at kapaciteten er blevet øget til 1.538 lanemeter og overfartstiden (sejltiden) reduceret til 5,5 time. På trods af, at man overgik til kun at sejle med en godsfærge, blev den teoretiske godskapacitet i hver retning altså øget fra 1.235 til 1.538 lanemeter.

I praksis overgik man faktisk allerede i oktober 2010 (i første udbudsperiode) til denne besejling på Køge-ruten, og i perioden fra oktober 2010 til 1. september 2011 blev godssejladsen til Ystad varetaget af færgen Poul Anker. På daværende tidspunkt blev passagertransporten til Ystad varetaget af færgen Villum Clausen, og denne færge havde ikke mulighed for at medtage gods, hvilket nødvendiggjorde supplerende godssejlads med en konventionel færge.

Ved overgangen til den anden udbudsperiode (september 2011) blev hurtigfærgen Leonora Christina indsat, og da denne færge havde mulighed for at medtage gods var det ikke længere nødvendigt at have en særlig godsfærge på Ystadruten. På eftermiddagsturen (tidligste afgang kl. 15) er der i henhold til kontrakten afsat 300 lanemeter til gods, og da sidste afgang fra Rønne til Køge er inden kl. 19:30 er det ligeledes et kontraktkrav, at der reserveres 300 lanemeter til gods på en aftenafgang til Ystad, med tidligste afgang fra Rønne kl. 20.

Både på natfærge afgangen til og fra Bornholm samt på godsrueten til Køge blev gods i vid udstrækning håndteret ved det såkaldte "løstrailerkoncept". Dette koncept består i, at vognmanden afleverer en sættevogn på havnen, hvorefter forvognen kobles fra. Når det er tid at læsse færgen, henter rederiets personale traileren på trailerpladsen og kører den ombord. Ved ankomsten køres traileren igen fra borde af rederiets personale og placeres på trailerpladsen, hvor vognmanden ved lejlighed kan afhente traileren. Når vognmanden har en organisation "på begge sider af vandet", er løstrailerkonceptet yderst effektivt og omkostningsbesparende. Rederiet skal selvfølgelig have dækket omkostningerne ved håndtering af trailerne men kan samtidigt have mere gods ombord, da man slipper for transport af forvognene. Vognmandens merpris for en løstrailer i forhold til en sættevogn ligger på ca. 10 % (ca. 140 kr.) på Rønne-Køgeruten, men samtidigt sparer vognmanden omkostningerne til den chauffør, som skulle have været med færgen, hvis der havde været tale om en selvkørende enhed.

I 2011 var 77 % af de overførte godskøretøjer på Køge-ruten løstrailere. På Ystad-ruten var godt 50 % af godskøretøjerne løstrailere.

Godstransporten til og fra Bornholm er endvidere karakteriseret ved, at der samlet set fragtes en mindre mængde 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 betyder, at der kører flere tomme lastbilenheder fra Bornholm end til Bornholm.

Der er endvidere en tendens til, der kommer flere lastbilenheder til Bornholm via Køge-ruten, og der er flere lastbilenheder der forlader Bornholm via Ystad-ruten. Dette skyldes sandsynligvis i en vis udstrækning, at de udenøse vognmænd der kommer til Bornholm med gods, ønsker at forlade øen igen hurtigst muligt for at reducere den samlede transporttid. Dette gør de sandsynligvis ved at forlade øen igen via en af de sene Ystad-afgange.

Tabel 5 Andel af tomme godskøretøjer i 2010 efter rute og retning i pct.

Rute og retning	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 (2012) Tabel 7 side 27

Mængden af gods (opgjort i lanemeter) **fra** Køge ligger godt 9 % højere end mængden **til** Køge. På samme måde ligger antallet af lanemeter fra Rønne ca. 25 % højere end det tilsvarende antal til Rønne (jf. Tabel 6, hvor den retning med størst fragtmængde pr. rute er markeret med gult).

Tabel 6 Antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. år 2008-2012, pr. retning for Køge-ruten og for Ystad-ruten

	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt	Køge + Ystad
2008	167	124	291	557	617	1174	1465
2009	163	128	291	504	553	1057	1348
2010	166	127	293	512	563	1075	1368
2011	196	165	360	537	587	1125	1485
2012	174	152	326	496	536	1030	1356
Total	173	139	312	521	571	1092	1404

Kilde: Baseret på aggregering af data fra Transportministeriet

4.3 Godsets aktuelle fordeling på ruter, måneder, ugedage og tidspunkter

I dette afsnit ses der mere detaljeret på hvorledes godset er fordelt på ruter, måneder, ugedage og tidspunkter på døgnet. Afsnittet hviler primært på en analyse af færgegodstransporten i 2012.

4.3.1 Fordeling på måneder

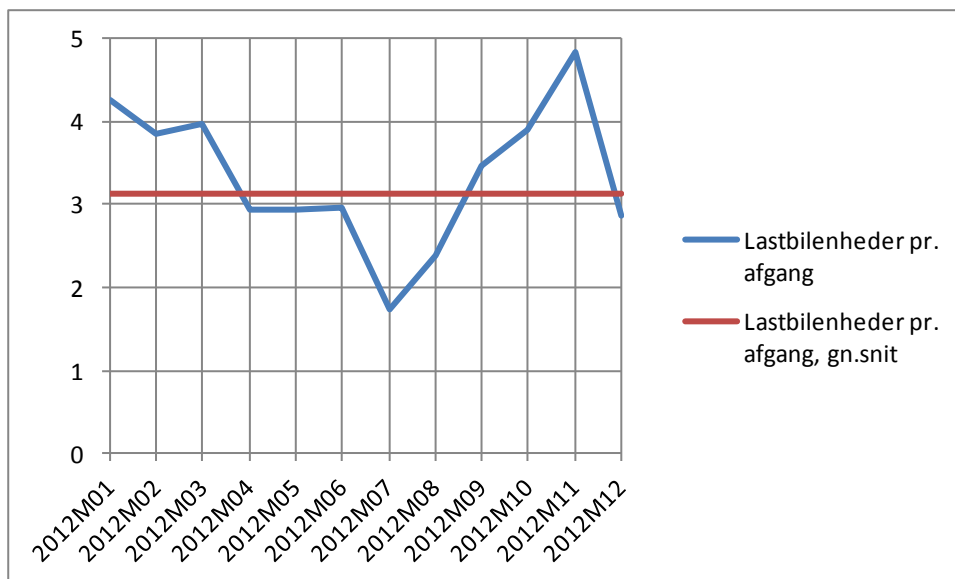
Godsmængden er nogenlunde konstant hen over året, dog med en lille overvægt i perioden fra marts til august og med et lavpunkt i december (jf. Tabel 7). På Rønne-Ystad ruten er godsmængden, der transporteres væk fra Bornholm, størst i november.

Tabel 7 Gennemsnitligt, maksimum og minimum antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. MÅNED i 2012 pr. retning og i alt for Køge-ruten og for Ystad-ruten

Mean						
MD_nr	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt
1	189	156	345	463	499	963
2	173	147	320	488	524	1012
3	185	157	342	520	582	1102
4	157	145	302	521	519	1040
5	179	154	332	500	568	1068
6	184	166	350	531	568	1099
7	173	149	322	492	537	1029
8	183	166	349	528	569	1097
9	170	161	331	500	521	1021
10	185	161	346	494	518	1012
11	213	168	380	521	577	1098
12	101	91	192	400	445	826
Total	174	152	326	496	536	1030
Maximum						
MD_nr	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt
1	366	321	595	755	803	1545
2	293	276	542	783	867	1609
3	391	331	612	875	940	1815
4	318	289	607	1022	986	1830
5	360	286	603	985	1064	1909
6	376	281	632	1101	1018	1923
7	361	231	537	747	893	1611
8	308	344	527	877	995	1844
9	353	269	622	857	822	1636
10	391	310	559	755	789	1544
11	466	310	676	731	964	1558
12	269	219	425	800	892	1692
Total	466	344	676	1101	1064	1923
Minimum						
MD_nr	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt
1	24	18	42	77	7	150
2	26	24	50	76	35	155
3	40	24	64	56	77	230
4	24	12	48	20	10	113
5	38	10	52	104	44	160
6	24	26	82	99	45	215
7	10	34	60	145	48	204
8	10	10	20	70	49	212
9	10	26	48	92	10	215
10	27	17	44	109	49	178
11	22	24	46	112	17	240
12	0	0	0	10	7	43
Total	0	0	0	10	7	43

Kilde: Aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

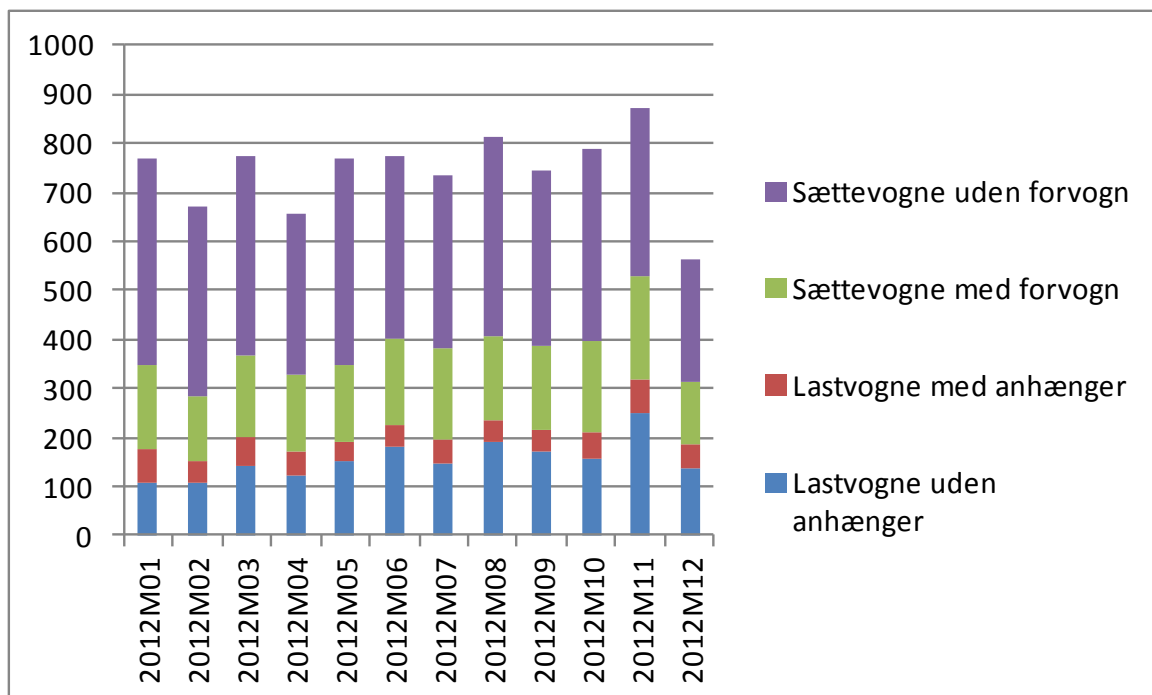
Figur 3 Antal lastbilenheder pr. afgang pr. måned, Rønne-Ystad, 2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

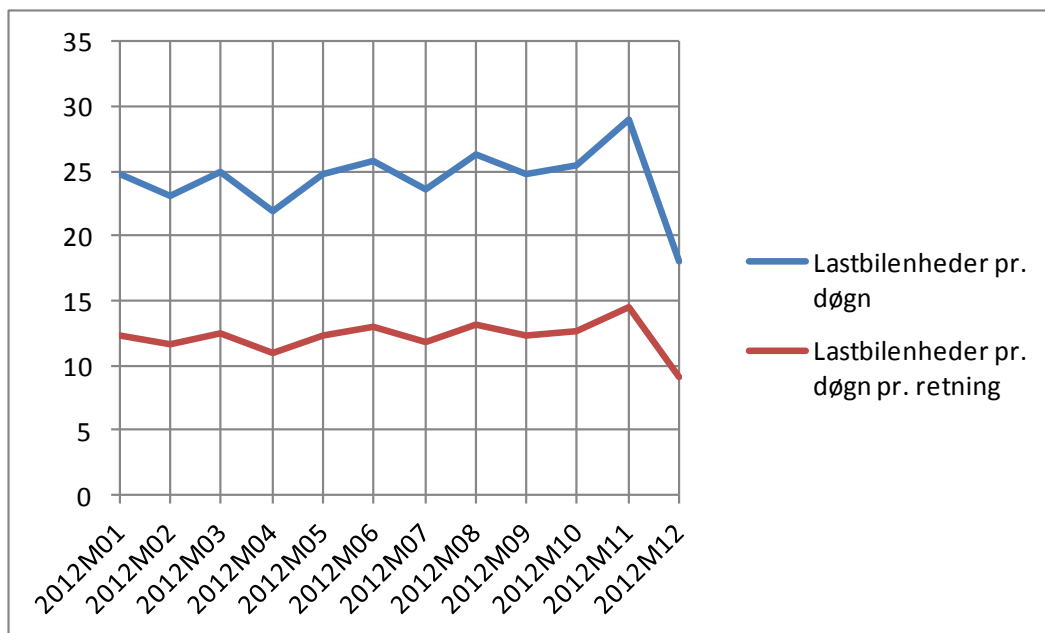
Når der er under 2 lastbilenheder pr. afgang i juli måned (jf. Figur 3) på Rønne-Ystad ruten skyldes det ikke, at der er få lastbiler mm., men derimod at der er forholdsvis mange afgange i juli måned. Figur 5 viser, at der er flest lastbilenheder pr. døgn i november og færrest i december på Rønne-Ystad ruten, baseret på data fra 2012.

Figur 4 Antal lastbilenheder pr. måned, Rønne-Ystad, 2012



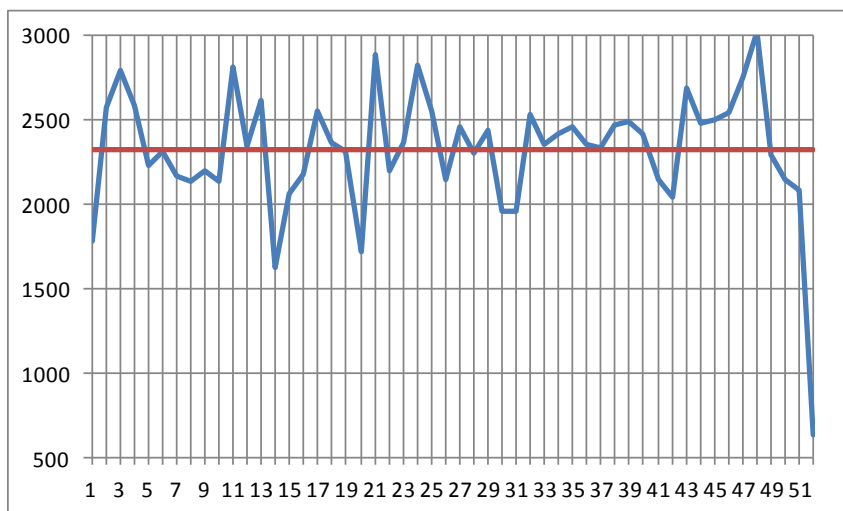
Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Figur 5 Antal lastbilenheder pr. døgn pr. måned, Rønne-Ystad, 2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Figur 6 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. uge i 2012, Ystad-ruten, begge retninger i alt



Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Det højeste antal lanemeter på en enkelt uge i 2012 på Ystad-ruten forekom i uge 48 med i alt 3025 meter lastkøretøjer for begge retninger.

4.3.2 Fordeling på ugedage

Fordelingen af godskøretøjer over en almindelig uge er sådan, at ugens fire første dage (mandag, tirsdag, onsdag og torsdag – og fra Køge natten efter de pågældende dage) er de store dage på Køgeruten. Godsmængderne om fredagen udgør ca. 90 % af mængden for hver af de fire første dage. Lørdag og søndag (fra Køge natten efter lørdag og søndag) transporteres der stort set ikke gods til og fra Bornholm (jf. Tabel 8).

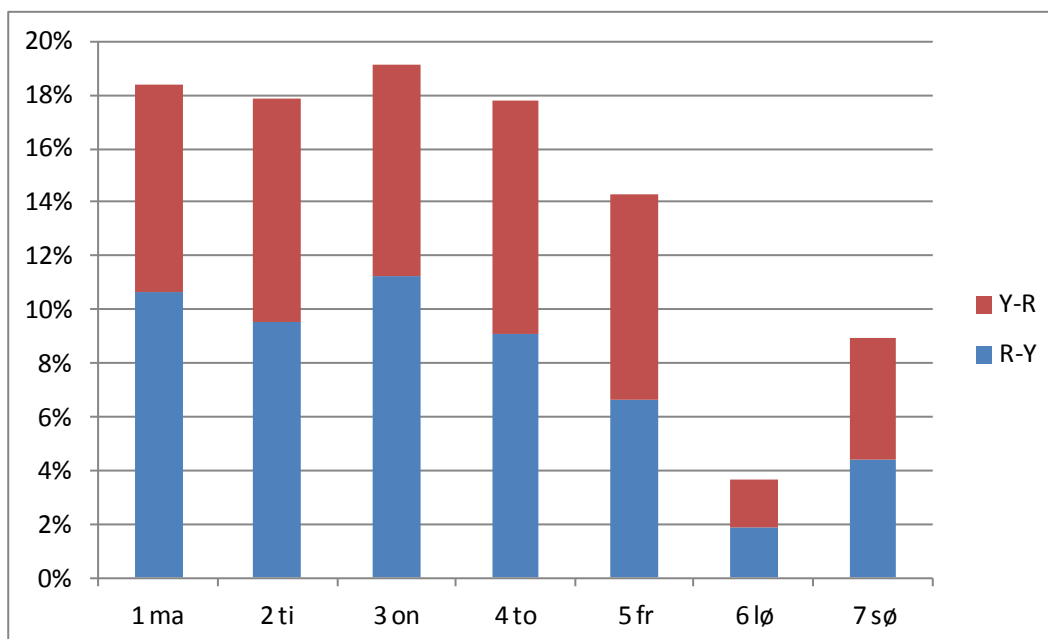
På Ystad-ruten er det også i weekenden at godstransporten ligger lavest, og i retning fra Ystad til Rønne er der også om mandagen tale om en relativ lav mængde godstransport.

Tabel 8 Gennemsnitligt, maksimum og minimum antal antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. UGEDAG i 2012 pr. retning og i alt for Køge-ruten og for Ystad-ruten

Mean						
Ugedag_nr	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt
1	237	175	413	623	302	925
2	219	192	411	677	721	1398
3	257	181	438	673	759	1432
4	208	200	408	676	765	1442
5	154	175	329	494	672	1166
6	44	40	84	148	458	595
7	99	99	199	186	85	271
Total	174	152	326	496	536	1030
Maximum						
Ugedag_nr	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt
1	466	289	676	1101	832	1404
2	394	331	614	985	1047	1844
3	391	310	632	961	979	1923
4	322	321	607	1022	1064	1909
5	296	344	556	648	1027	1608
6	96	110	182	485	746	932
7	295	207	392	543	312	604
Total	466	344	676	1101	1064	1923
Minimum						
Ugedag_nr	Gods_M_ RY	Gods_M_ YR	Gods_M_ RYR	Gods_M_ R_Køge	Gods_M_ Køge_R	Gods_M_ Køge_ialt
1	0	0	0	10	10	43
2	0	0	0	49	16	65
3	76	28	132	75	52	127
4	30	68	112	147	243	618
5	14	46	60	20	100	119
6	10	10	20	56	48	126
7	0	12	12	37	7	113
Total	0	0	0	10	7	43

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 7 Procentvis fordeling af antal lanemeter lastkøretøjer pr. ugedag i 2012, R-Y og Y-R



Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

For så vidt angår godsets fordeling over døgnet på Ystad-ruten er der stor forskel på, om det vedrører retningen Rønne-Ystad eller Ystad-Rønne. For det gods der sendes fra Rønne til Ystad er der nærmest tale om en lige fordeling på formiddag, eftermiddag og aften. Hvis man ser på godsmængden pr. afgang er det dog stadig eftermiddags- og aftenafgangene der trækker det største læs (jf. Tabel 9)

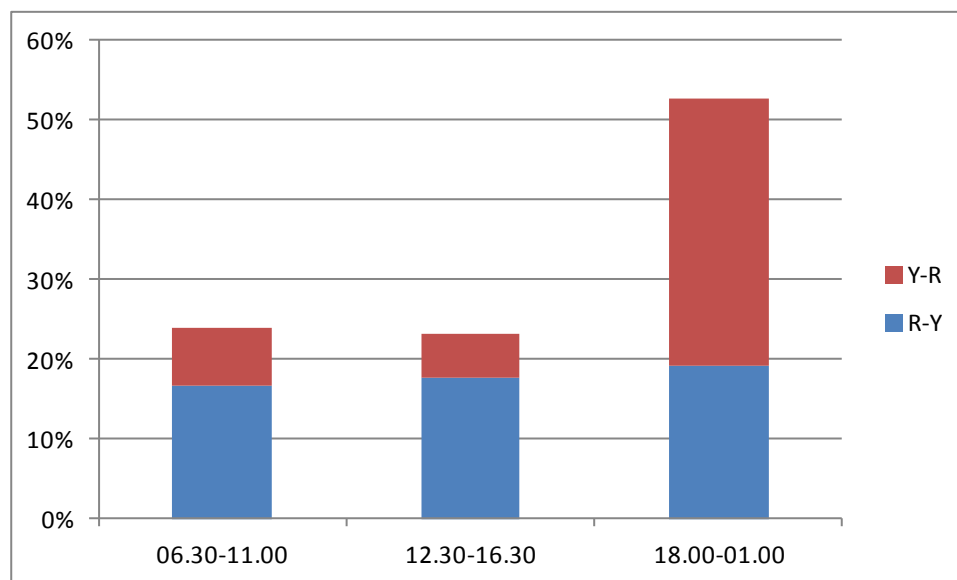
For så vidt angår retningen Ystad-Rønne overføres over 70 % af godset på denne retning via aftenafgangene, primært med afgang fra Ystad kl. 22:30 (jf. Figur 9).

Tabel 9 Lanemeter i alt pr. tidsrum, R-Y, Y-R og i alt i 2012, fragtafgange og max antal lanemeter godskøretøjer pr. afgang

Retning	Tidsrum	Sum	Afgange	Minimum	Gn.snit	Maximum	% af sum
R-Y	06.30-11.00	20277	602	0	33,7	217	16,8%
	12.30-16.30	21237	367	0	57,9	240	17,6%
	18.00-01.00	23163	453	0	51,1	216	19,2%
	Total	64677	1422	0	45,5	240	53,5%
Y-R	06.30-11.00	8763	396	0	22,1	108	7,3%
	12.30-16.30	6752	414	0	16,3	98	5,6%
	18.00-01.00	40652	612	0	66,4	201	33,6%
	Total	56167	1422	0	39,5	201	46,5%
Total	06.30-11.00	29040	998	0	29,1	217	24,0%
	12.30-16.30	27989	781	0	35,8	240	23,2%
	18.00-01.00	63815	1065	0	59,9	216	52,8%
	Total	120844	2844	0	42,5	240	100,0%

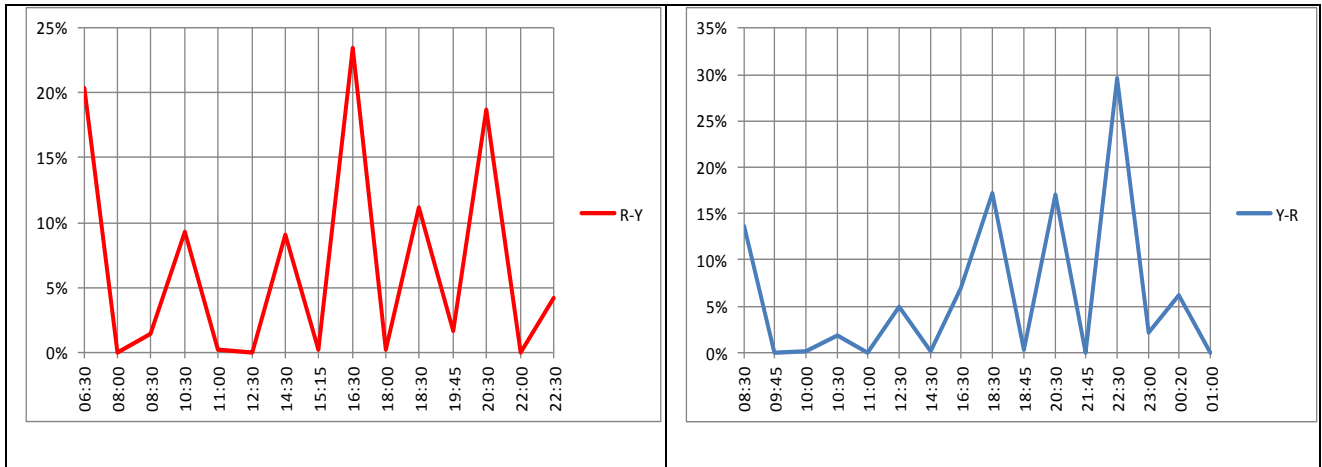
Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 8 Fordelingen af antal lanemeter lastkøretøjer pr. tidsrum på dagen, R-Y og Y-R, 2012



Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 9 Fordelingen af antal lanemeter lastkøretøjer pr. afgangstidspunkt, R-Y og Y-R, 2012

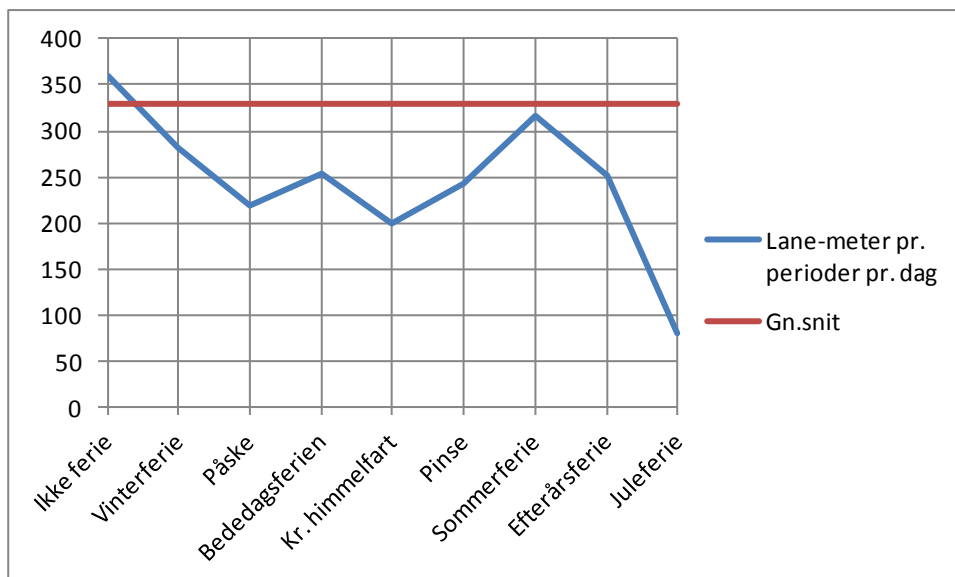


Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

4.3.3 Godstransport i ferieperioderne

I forhold til kapacitet er den mulige konflikt mellem godstransport og biltransport på Ystad-ruten som udgangspunkt koncentreret til ferieperioderne, hvor færgekapaciteten er begrænsende. Som det fremgår af Figur 10 er konkurrencen størst i pinsen, sommerferien og efterårsferien, hvor der dagligt har været behov for at transportere 250 til 300 lanemeter gods på ruten. I påsken, Kr. Himmelfart og især i juleperioden er behovet for godstransport mindre.

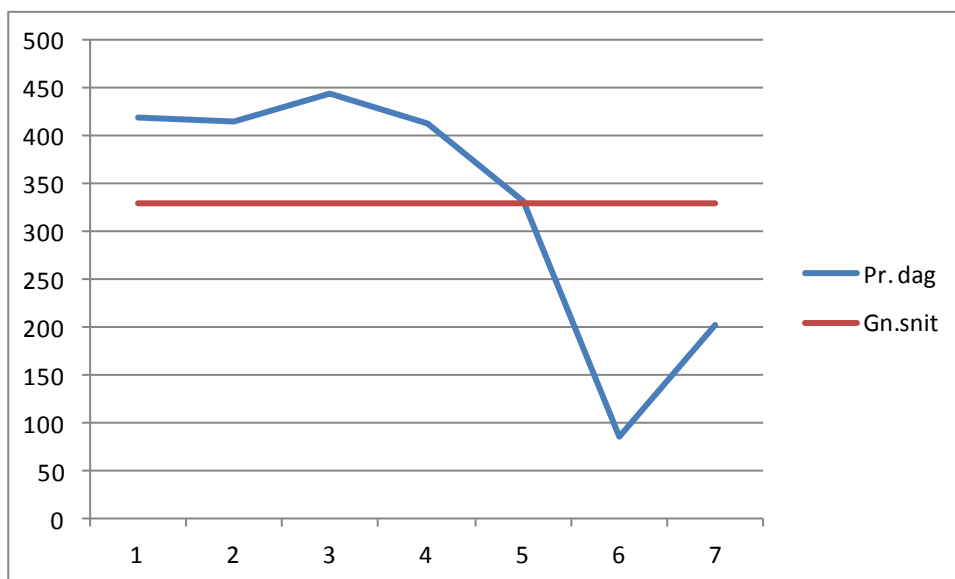
Figur 10 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. dag pr. ferieperiode i 2012, Ystad-ruten, begge retninger i alt



Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Turisternes træk på færgekapaciteten i ferieperioderne er højst i weekenden i forbindelse med skiftedage. Som det fremgår af Figur 11, forsøger rederiet i så stor udstrækning som muligt at flytte godset til de fem første dage i ugen. I ferieperiodernes weekender overføres der således typisk kun mellem 100 og 200 lanemeter gods.

Figur 11 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. dag pr. ferieperiode i 2012, Ystadruten, begge retninger i alt



Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Note: 1=mandag, ... 7=søndag

4.4 Godstakster

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 har været uændrede siden 2005. Ruten Rønne-Ystad er i 2013 den billigste af de tre færgeruter efterfulgt af Rønne-Køge og til sidst Rønne-Sassnitz.

Tabel 10: Godstakster, 2013

Gods fra Rønne Priser ekskl. moms	Til Køge		Til Ystad		Til Sassnitz	
	Tom	Læsset	Tom	Læsset	Tom	Læsset
Lastbil, 14 – 16 meter	1279	1576	611	956	2151	2413
Trailer	1757	2189	1085	1581	3089	3474
- heraf trailerhåndtering	389	389	516	516	521	521
Lastbil, med hænger	2126	2676	980	1613	3438	3929
Sættevogn	1641	2107	904	1444	2989	3404

Kilde: Prisblad, rederiet Færgen

Over en årrække er der gennemført omfattende justeringer i trafikbetjeningen af Bornholm. Dette gælder både i relation til kapacitet, frekvens, tidspunkter og priser. Det er derfor ikke muligt at benytte historiske data fra rederiet til på et objektivt grundlag at isolere effekten af prisnedsættelsen. Man kan dog få en indikation af betydningen af en takstnedsættelse ved at se på det trafikspring der skete i forbindelse med prisnedsættelsen den 1. maj 2005. På dette tidspunkt blev godspriserne nedsat med 30 %. På samme tid som takstnedsættelsen blev gennemført blev de nye RoPax-færger dog indsat, hvilket førte til en samtidig fordobling af kapaciteten. Det er derfor ikke til at sige hvor stor en del af trafikspringet der skyldes prisnedsættelse hhv. kapacitetsforøgelse.

4.5 Godsoperatørernes tilfredshed med og ønsker til transportvilkårene

Der er blevet gennemført personlige interviews med lederne af de fem største bornholmske transportfirmaer for at afklare deres tilfredshed med de nuværende transportvilkår samt for at opsamle deres ønsker til vilkårene for godstransport i den kommende udbudsperiode.

4.5.1 Køgeruten

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

En afgangstid klokken 17 fra Rønne kan godt håndteres. Det giver mulighed for at de bornholmske produkter kan være ude på størstedelen af det danske marked den følgende dag, og netop muligheden for dag-til-dag levering vurderes at have stor betydning for virksomhedernes konkurrenceevne. For at kunne nå afgang klokken 17 er det dog nødvendigt at begynde indsamlingen af gods allerede ved 13 – 14 tiden, og de bornholmske virksomheder må derfor "stå meget tidligt op" for at være i stand til at kunne levere til det øvrige land den følgende dag. 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 den teoretiske lastekapacitet udvidet til 1500 lanemeter. Denne kapacitet vurderes at være tilstrækkelig i den nuværende situation. Nogle vognmænd anser den nuværende kapacitet for at være tilstrækkelig i den kommende udbudsperiode, hvor andre "frygter", at et eventuelt opsving i økonomien hurtigt vil kunne resultere i kapacitetsproblemer.

For så vidt angår færgetypen og indretningen af færgerne blev de fra flere sider omtalt som "discountfærger". Ombygningen af færgerne har teoretisk set givet plads til 1500 lanemeter, men adgangsforholdene til de øvre dæk er meget træge, hvilket giver anledning til en række skader på trailerne. Derudover kan det øvre dæk (på grund af vægt) slet ikke udnyttes fuldt ud. Muligvis er det kun omkring 1100 lanemeter, der i praksis kan udnyttes.

Færgerne tager al for lang tid at læsse og losse, hvilket betyder, at man ofte kommer alt for sent ud med godset til de bornholmske virksomheder. Flere af vognmændene giver udtryk for, at der er behov for en færge, hvor bilerne kan køre direkte ombord og fra borde, hvilket vil reducere tidsforbruget i havnen væsentligt.

Den nuværende færge har for ringe maskinkraft. Dette resulterer for det første ofte i forsinkelser, bl.a. ved dårligt vejr, og dernæst bliver der, qua den lange sejltid, alt for kort tid til at læsse og losse færgen, hvilket resulterer i, at denne proces forceres med mange skader på køretøjerne til følge. I den forbindelse gør flere af vognmændene dog samtidigt opmærksom på, at problemet med skader på vognene er blevet mindre i den seneste tid. Større maskinkraft ville gøre det muligt at ankomme til Rønne ved 5:30-tiden, hvilket så igen ville gøre det muligt for vognmændene at være ude ved kunderne tidligere.

4.5.2 Ystadruten

I forbindelse med, at Bornholm mistede den dobbeltrettede godsroute til Køge, opfattede vognmandserhvervet 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.

Eftermiddagsafgangene fra Rønne benyttes bl.a. til gods der skal længere op på den skandinaviske halvø eller til gods der skal videre med færgerne fra Ystad til Polen/det østlige Tyskland. I den forbindelse efterlyses en bedre koordination mellem rederiet Færgen og de rederier der betjener Ystad-ruterne til Polen.

Som det fremgår af analysen af den faktiske godstrafik ses det også, at godstrafikken fra Rønne over Ystad i praksis er delt ud over hele dagen (og altså ikke samlet på de to afgangene hvor godserhvervet formelt set har forlodsret til et antal lanemeter).

I BRK borgerpanelundersøgelse fra maj 2013 om borgernes holdning til den bornholmske færgebetjening nævnes den potentielle konflikt mellem hensyn til hhv. passagertransport og godstransport kun i forbindelse med valg af afgangstider på Ystad-ruten i lavsæsonen. I lavsæsonen er der kun 3 (nogle gange kun 2) hurtigfærgeafgange i døgnet, og der er typisk 10 timer mellem morgen- og eftermiddagsafgangen. Dette opfattes af mange i borgerpanelet som for lang tid. Fra borgerpanelets side er der derfor udtrykt ønske om en afgang midt på dagen. I det nuværende udbud er der, af hensyn til godserhvervet, krav om, at eftermiddagsafgangen tidligst må være kl. 15 og aftenafgangen tidligst kl. 20.

De bornholmske godsoperatører er generelt af den overbevisning, at de to "sikre" godsafgange ikke kan undværes eller flyttes. I praksis benytter erhvervet da også både afgangene 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 den følgende dag.

Nogle af vognmændene foreslår på den baggrund, at en mulig løsning på dette dilemma kunne være at indsætte Poul Anker som godsferge på eftermiddagsafgangen (som det ifølge nogle af vognmændene oprindeligt var hensigten²). Dette vil gøre det muligt at rykke den nuværende hurtigfergeafgang til midt på dagen. En anden mulighed ville være at indsætte en ekstra hurtigfergeafgang midt på dagen i lavsæsonen.

4.5.3 Priser

Som udgangspunkt har flere af vognmændene gjort opmærksom på, at de for deres eget vedkommende er mindre interesserede i om fragtpriiserne er høje eller lave, eftersom fragtomkostningerne blot bliver væltet over på kunden. Når det så er sagt er der en meget entydig holdning til, at de bornholmske fragtrater er for høje, og at det er medvirkende til at stille de bornholmske virksomheder i en ugunstig konkurrencesituation. Flertallet af de bornholmske virksomheder er producenter af standardvarer med en lille fortjenstmargen. Disse virksomheder er meget følsomme over for høje fragtrater.

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. Noget tilsvarende ville kunne forventes igen, såfremt fragtraterne bliver sat ned i samme omfang som dengang (nedsættelse på 30 %)³.

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.

Såfremt priserne fastsættes med udgangspunkt i omkostningerne til vejtransport⁴ vil en billet til Køge skulle koste omkring 1600 kr./enhed (mod 2107 kr. for en læsset sættevogn i dag), og en billet til Ystad skulle koste 670 kr./enhed (mod 1444 kr. for en læsset sættevogn i dag).

² Ifølge Transportministeriet har det været beskrevet som en mulighed for rederiet at sammensætte et tilbud, der var baseret på godstrafik på Ystadruten med en "langsom færgе", men det har aldrig været hensigten at indsætte Poul Anker som godsferge.

³ Prisnedsættelsen på 30% medførte en vis stigning i fragtmængden, men mængden steg langt fra med 30%. Derfor medførte prisnedsættelsen isoleret betragtet en indtjeningsnedgang for rederiet.

⁴ De samlede omkostninger ved vejtransport angives af flere af vognmændene til at udgøre omkring 10 kr./km

Dette vil i givet fald svare til, at fragtraterne til Køge skulle reduceres med 30 – 35 % svarende til den takstnedsættelse, der blev gennemført i 2005. Til Ystad ville fragtraterne skulle halveres i forhold til dagens niveau.

4.5.4 Udgående gods via Ystad

Godstransport via Ystad-ruten har primært været reserveret til gods, der skulle til Sverige eller til Tyskland/Polen via Ystad/Trelleborg, eller gods til den øvrige del af Danmark, som ikke kunne nå at blive pakket færdig til Køge-rutens eftermiddagsafgang. Ystad-ruten benyttes imidlertid også til andre former for godstransport, bl.a. af udenøvs vognmænd, der er kommet til Bornholm via Køge-rutens morgenankomst, og som – for at reducere spildtiden – foretrækker at køre retur via Ystad-ruten. Der kan også være tale om situationer, hvor det tidsmæssigt vurderes som mest hensigtsmæssigt at sende gods via Ystad til den øvrige del af landet, eller hvor de bornholmske vognmænd hurtigst muligt ønsker at sende tomme trailere eller biler retur for at reducere spildtiden.

Hensigten med dette afsnit er at give et bud på, hvor stor en del af fragten fra Rønne til Ystad, der enten har slutdestination i Skandinavien (samt Tyskland/Polen via Sverige), eller som udgøres af gods, der ikke kan nå at blive færdigpakket til eftermiddagsafgangen til Køge.

Samlet set transporteres cirka 25 % af den samlede godsmængde til og fra Bornholm via Ystad-ruten. Dette svarer til knapt 9.000 lastvognsenheder om året. Der transporteres lidt flere lastbiler fra Rønne til Ystad end omvendt. På årsbasis (2012) transporteres der 64.677 lanemeter godskøretøjer fra Rønne til Ystad, svarende til knapt 5.000 lastvognsenheder. Af de lastvognsenheder, der transporteres fra Rønne til Ystad, er i gennemsnit (2012) 33,6% tomme, svarende til knapt 1.900 tomme enheder og knapt 3.000 fyldte lastvognsenheder pr år.

Hen over døgnet er godset fra Rønne til Ystad nogenlunde jævnt fordelt på formiddag (før kl. 12), eftermiddag (før kl. 18) og aften (efter kl. 18). I 2012 blev der i alt sendt 23.166 lanemeter gods (jf. Tabel 9), svarende til ca. 1.780 lastvognsenheder med aftenafgangene fra Rønne til Ystad. En del af disse vogne er dog tomme. I 2012 blev der i alt sendt knapt 500 tomme lastvognsenheder fra Rønne til Ystad med aftenafgangene, hvilket betyder, at maksimalt 1.280 lastvognsenheder kunne indeholde bornholmske virksomheders gods, der ikke kunne nå at blive pakket færdigt til Køge-afgangen om eftermiddagen. I 2012 var der i alt 453 aftenafgan-

ge efter kl. 18, hvilket svarer til, at der i gennemsnit har været transporteret 2,83 fyldte lastvognsenheder med aftenafgangene fra Rønne til Ystad.

Der er selvfølgelig variation i godstrafikken hen over året og hen over ugen, hvilket betyder, at der på visse afgang er større kapacitetsbehov. I 2012 var der i alt 7 aftenafgange med 10-12 fyldte lastvognsenheder fra Rønne til Ystad^[1].

Såfremt der afsættes 150 lanemeter på aftenafgangen burde det således være tilstrækkeligt til at dække behovet for både det gods, der ikke kan nå at blive pakket til eftermiddagsafgangen til Køge, samt til det gods, der skal videre op i Sverige.

4.5.5 Generel tilfredshed med Færgens service

Vognmændene er generelt set tilfreds med den service og betjening de får fra rederiets godsafdeling. Som udgangspunkt opfattes afdelingens betjening som smidig og kundevenlig. Rederiet forsøger at finde praktiske løsninger på de problemer og konflikter der uvægerligt vil opstå under daglig drift.

Rederiets generelle servicering af godserhvervet er blevet forbedret over de senere år. Håndteringen af trailere opfattes som hårdhændet, men der er dog sket mærkbare forbedringer. Rederiet er også blevet bedre til at "holde styr" på containerne, og det sker ikke længere så ofte at containere "bliver væk" eller "glemmes".

Enkelte vognmænd oplever at telefonlinjerne i godsafdelingen er underbemandet og at det følger kan være vanskeligt at komme i telefonisk kontakt med rederiet. Det nævnes også, at det ved tekniske problemer (specielt gældende på anlægget i Køge) kan være vanskeligt at komme i kontakt med godsafdelingen.

^[1] Heraf kun en enkelt afgang med 12 fyldte lastvognsenheder

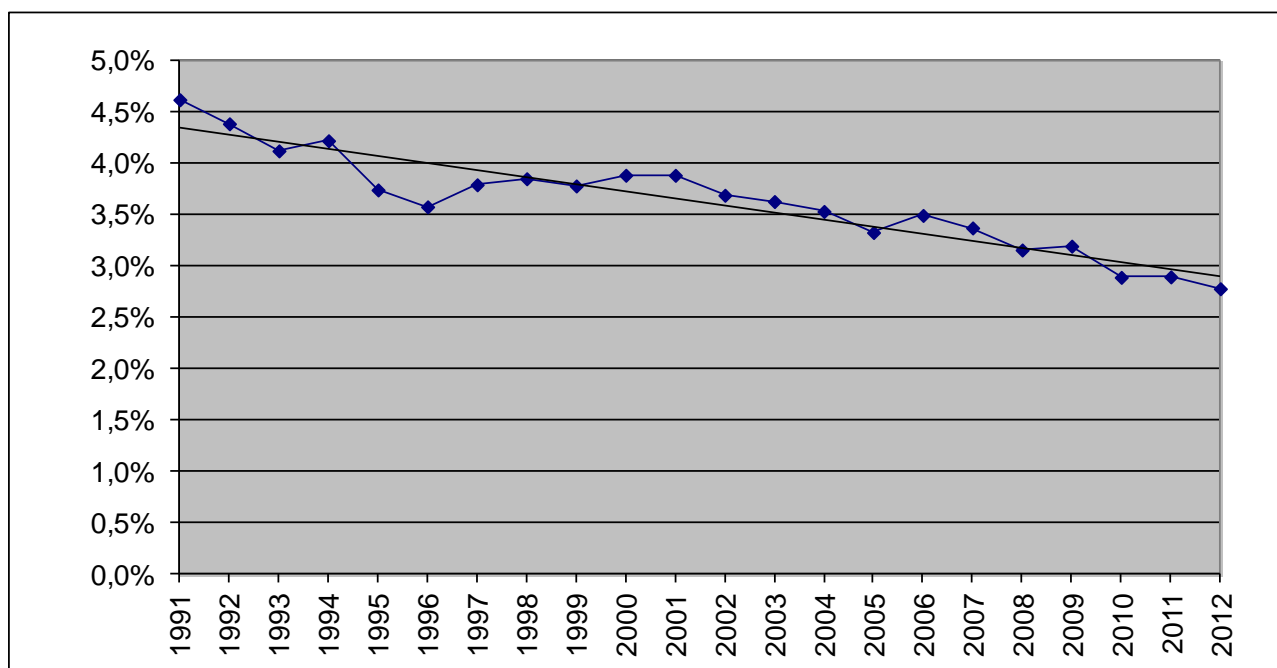
5 Analyse af turismeforhold

For høje priser og for lille kapacitet til at matche efterspørgslen på de store rejsedage i højsæsonen er problematikker, som både det bornholmske turisterhverv og det offentlige Bornholm hyppigt har fremhævet som en hæmsko for udvikling og vækst i turismen på Bornholm (se bl.a. Bornholms Tidende, s. 6, fredag 13. maj 2011, Bornholms Vækstforum 2007, Erhvervsudviklingsstrategi 2007 – 2010, s. 11 og Berlingske 26. februar 2003). Endvidere har behovet for tilstrækkelig sejlads på ruten til Tyskland og dermed en direkte adgangsvej til det for Bornholm ganske væsentlige tyske marked også ofte været diskuteret (se fx TV2 Bornholm, 31. januar 2007). I det følgende sammenstilles fakta om udvikling, omfang og mønstre i turismen på Bornholm og om turisternes transport til og fra Bornholm. Endvidere belyses turismeerhvervets tilfredshed med og ønsker til transportvilkårene med henblik på at sikre hensigtsmæssige rammer for udvikling og vækst i Bornholms turisme.

5.1 Udviklingen i Bornholms turisme

Bornholms andel af de kommercielle (registrerede) overnatninger i Danmark er i perioden 1991-2012 faldet fra 4,6 % til 2,8 % (2012 er baseret på foreløbige tal for landsdel Bornholm).

Figur 12 Bornholms andel af de registrerede overnatninger i perioden 1991-2012



Kilde: Egne beregninger (Nationaliteter, overnatningsformer)

Tabel 11 ift. Tabel 12) baseret på data fra Danmark Statistik

5.1.1 Nationaliteter, overnatningsformer

Tabel 11 Registrerede overnatninger på Bornholm pr. marked og pr. overnatningsform 1992-2012

	1992	2000	2010	2011	2012	2011-12%	2012%
Danmark	494.751	637.408	670.954	682.830	654.853	-4,1%	56%
Tyskland	899.001	715.786	431.530	427.467	414.770	-3,0%	32%
Sverige	416.435	148.571	60.554	63.776	65.749	3,1%	4%
Norge	37.791	76.040	41.811	51.506	44.021	-14,5%	4%
Polen	-	20.247	19.192	17.488	15.153	-13,4%	1%
Øvrige	26.939	22.710	22.865	49.842	41.218	-17,3%	3%
Bornholm	1.874.917	1.620.762	1.246.906	1.292.909	1.235.764	-4,4%	100%
	1992	2000	2010	2011	2012	2011-12%	2012%
Hotel	346.169	338.609	243.451	255.236	249.897	-2,1%	19%
Feriecenter	347.662	234.034	139.033	139.808	127.513	-8,8%	12%
Feriehus	677.000	639.000	571.946	592.894	584.351	-1,4%	46%
Camping	383.176	297.948	211.580	221.636	195.595	-11,7%	18%
Vandrerhjem	60.394	54.103	39.378	44.515	42.333	-4,9%	3%
Lystbåd	60.516	57.068	41.518	38.820	36.075	-7,1%	3%
Bornholm	1.874.917	1.620.762	1.246.906	1.292.909	1.235.764	-4,4%	100%

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Tabel 12 Registrerede overnatninger i hele Danmark pr. marked og pr. overnatningsform 1992-2012

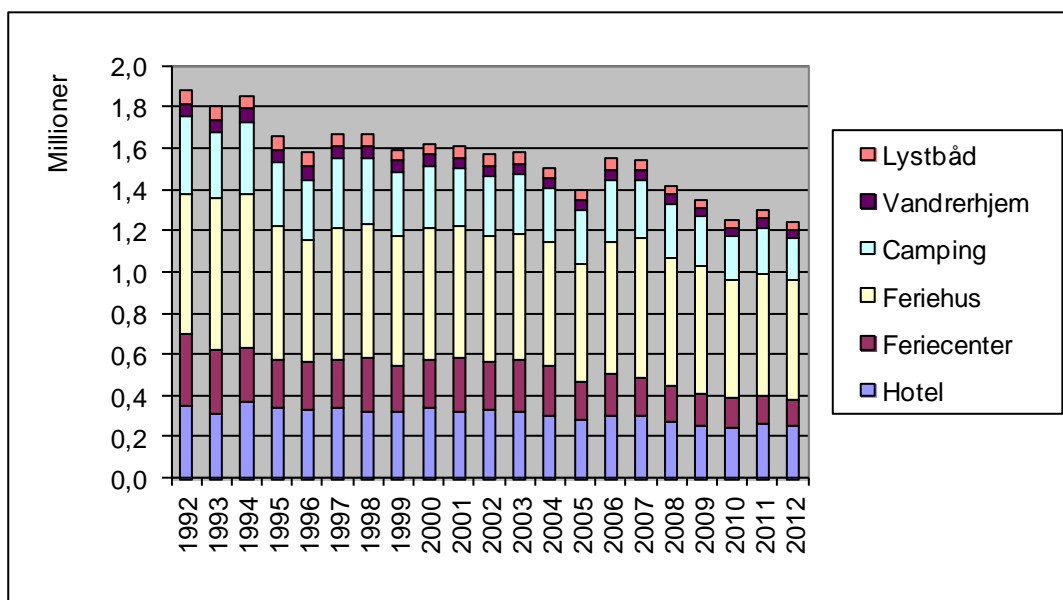
	1992	2000	2010	2011	2012	2011-12%	2012%
Danmark	16.464.091	17.773.769	22.171.536	22.717.557	22.566.733	-0,7%	52,7%
Tyskland	18.130.260	15.668.036	12.662.328	13.010.968	12.495.906	-4,0%	29,4%
Sverige	3.039.592	2.581.152	1.601.473	1.772.175	1.785.621	0,8%	3,3%
Norge	1.558.497	2.092.700	2.254.318	2.412.798	2.393.743	-0,8%	5,0%
Polen	1.033	68.624	114.402	112.067	106.731	-4,8%	0,3%
Øvrige	3.588.056	3.530.649	4.331.483	4.630.740	4.840.839	4,5%	9,3%
I alt	42.781.529	41.714.930	43.135.540	44.656.305	44.189.573	-1,0%	100,0%
	41.568	-	-	-	-		
	1992	2000	2010	2011	2012	2011-12%	2012,0%
Hotel	7.589.257	9.209.555	10.938.665	11.885.455	12.392.099	4,3%	23,6%
Feriecenter	3.967.230	4.072.993	3.688.254	3.934.975	3.847.163	-2,2%	8,6%
Feriehus	15.345.000	15.034.000	14.948.680	15.471.709	15.181.517	-1,9%	34,7%
Camping	13.083.768	10.797.885	11.448.417	11.276.332	10.681.089	-5,3%	27,9%
Vandrerhjem	1.097.250	1.093.697	1.071.611	1.116.568	1.117.933	0,1%	2,7%
Lystbåd	1.657.456	1.506.800	1.039.913	971.266	969.772	-0,2%	2,5%
I alt	42.739.961	41.714.930	43.135.540	44.656.305	44.189.573	-1,0%	100,0%

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Mens Danmark samlet set har oplevet fremgang, er antallet af registrerede overnatninger på Bornholm i de seneste 20 år faldet fra 1,9 mio. overnatninger i 1992 til 1,2 mio. overnatninger i 2012 – et fald på 34 %. Danske turister fylder med 56 % i dag mod 27 % i 1992 stadig mere på de bornholmske overnatningssteder, mens tyskernes andel har været støt faldende og i dag er nede på 32 % sammenlignet med 48 % i 1992.

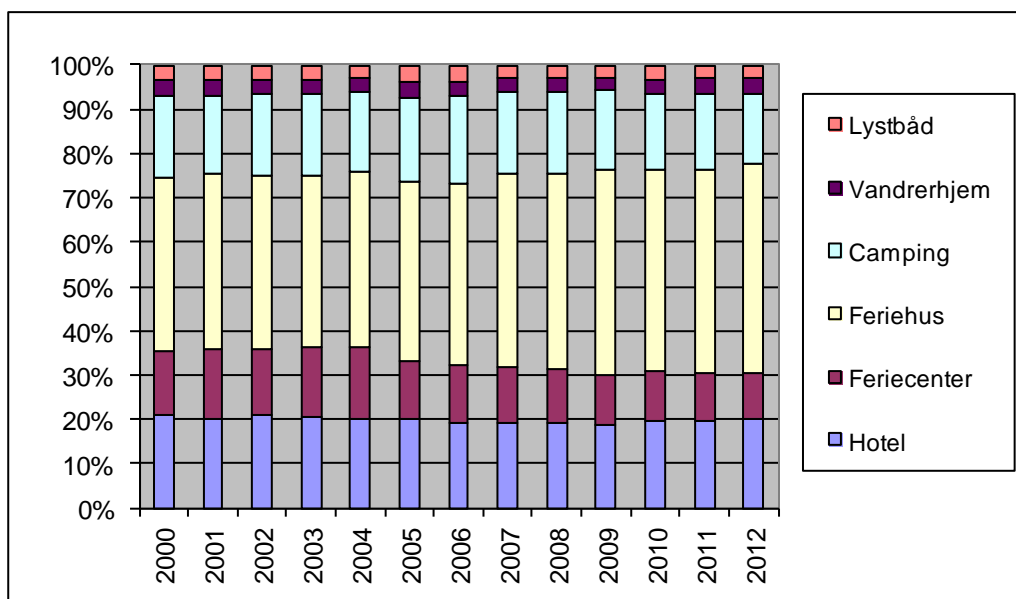
Figur 13 og Figur 14 viser de registrerede overnatningers fordeling på overnatningsformer. Feriehusovernatningernes andel har været støt stigende bl.a. på bekostning af andelen af overnatninger i feriecentre.

Figur 13 Antal registrerede overnatninger på Bornholms pr. overnatningsform, 1992-2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Figur 14 Fordeling af de registrerede overnatninger på Bornholms på overnatningsformer, 2000-2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

5.1.2 Overnatningskapacitet og kapacitetsudnyttelse

Det fremgår af Tabel 13, at der fra 1992-2012 var en stigning i antallet af feriehus i hele Danmark på 15 %, mens stigningen på Bornholm var noget højere, nemlig 25 % over de 20 år. På Bornholm er der de senere år konverteret et antal hoteller/feriecentre til privatejede ferieejligheder, således at de nu indgår i feriehusstatistikken. Endvidere får et stigende antal helårshuse på øen feriehusstatus. Feriehuse er særlig interessante at belyse i relation til transport, da denne overnatningsform i højsæsonen i stor udstrækning kører med faste skiftedage hhv. lørdag til lørdag eller søndag til søndag, hvilket lægger et stort pres på kapaciteten disse dage. De seneste 3 år har Bornholms andel af landets feriehus ligget konstant på 1,87 %. Af Figur 15 fremgår det, at Bornholms andel af hoteller og feriecentre i Danmark i perioden fra 1992 og frem til i dag har været for nedadgående.

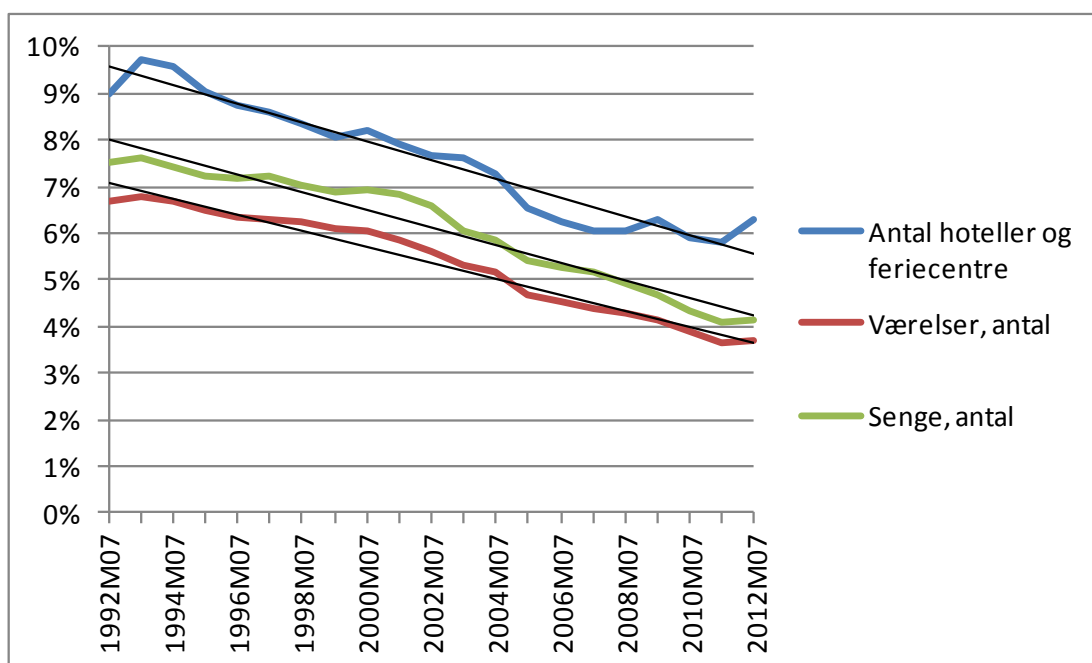
Tabel 13 Bornholms andel af samtlige feriehuse i Danmark (1986-)1992-2012

Område	1986	1990	1992	2000	2010	2011	2012	2012/1992
Hele landet	185.544	190.632	192.074	198.003	217.808	219.245	220.448	15%
Bornholm	3.011	3.236	3.283	3.522	4.063	4.100	4.117	25%
Bornholm %	1,62%	1,70%	1,71%	1,78%	1,87%	1,87%	1,87%	Stigning ↑

Kilde: Danmarks Statistik suppleret af egen beregning

Det fremgår af Tabel 13, at antallet af sommerhuse på Bornholm procentvis er steget mere end i landet som helhed over den 20-års periode fra 1992-2012.

Figur 15 Bornholms andel af antal hoteller/feriecentre, andel af antal værelser og andel af antal sengepladser i hele Danmark 1992-2012



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

Bornholm tegner sig for 3,8 % af samtlige registrerede overnatninger i feriehuse udlejet gennem dansk bureau, jf. Tabel 14. Udlejningsfrekvensen for sommerhuse på Bornholm er relativ høj, nemlig ca. 55 % mod et landsgennemsnit på knapt 20 %.

Tabel 14 Bornholms andel af de registrerede overnatninger i Danmark pr. marked og pr. overnatningsform 1992-2012

Bornholm%	1992	2000	2010	2011	2012	2011-12%
Danmark	3,0%	3,6%	3,0%	3,0%	2,9%	-0,1%
Tyskland	5,0%	4,6%	3,4%	3,3%	3,3%	0,0%
Sverige	13,7%	5,8%	3,8%	3,6%	3,7%	0,1%
Norge	2,4%	3,6%	1,9%	2,1%	1,8%	-0,3%
Polen		29,5%	16,8%	15,6%	14,2%	-1,4%
Øvrige	0,8%	0,6%	0,5%	1,1%	0,9%	-0,2%
Bornholm	4,4%	3,9%	2,9%	2,9%	2,8%	-0,1%

Bornholm%	1992	2000	2010	2011	2012	2011-12%
Hotel	4,6%	3,7%	2,2%	2,1%	2,0%	-0,1%
Feriecenter	8,8%	5,7%	3,8%	3,6%	3,3%	-0,2%
Feriehus	4,4%	4,3%	3,8%	3,8%	3,8%	0,0%
Camping	2,9%	2,8%	1,8%	2,0%	1,8%	-0,1%
Vandrerhjem	5,5%	4,9%	3,7%	4,0%	3,8%	-0,2%
Lystbåd	3,7%	3,8%	4,0%	4,0%	3,7%	-0,3%
Bornholm	4,4%	3,9%	2,9%	2,9%	2,8%	-0,1%

Kilde: Egne beregninger (Nationaliteter, overnatningsformer)

Tabel 11 ift. Tabel 12) baseret på data fra Danmark Statistik

Tabel 15 Hoteller og feriecentre med min. 40 senge 1992-2012, på Bornholm og i hele Danmark

Hele landet:	1992M07	2000M07	2010M07	2011M07	2012M07	2012/1992
Antal hoteller og feriecentre	555	550	558	602	589	6%
Værelser, antal	37.971	39.459	47.866	50.882	50.928	34%
Senge, antal	96.024	102.110	121.118	129.151	130.087	35%
Kapacitetsudnyttelser, Værelser	67	73	63	65	65	-2
Kapacitetsudnyttelser, Senge	67	69	61	62	61	-6
Bornholm:	1992M07	2000M07	2010M07	2011M07	2012M07	2012/1992
Antal hoteller og feriecentre	50	45	33	35	37	-26%
Værelser, antal	2.543	2.381	1.860	1.851	1.887	-26%
Senge, antal	7.215	7.072	5.240	5.281	5.408	-25%
Kapacitetsudnyttelser, Værelser	89	82	73	73	68	-21
Kapacitetsudnyttelser, Senge	83	76	68	69	63	-20

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Det fremgår af Tabel 15, at kapacitetsudnyttelsen for både senge og værelser i toppen af højsæsonen, dvs. i juli måned, er faldet drastisk de sidste 20 år svarende til et fald på 20-21 procentpoint. Dette indebærer, at kapacitetsudnyttelsen i juli måned på senge og værelser i 2012 kun ligger 2-3 procentpoint over landsgennemsnittet. Dette er en drastisk ændring i forhold til 20 år tidligere, i 1992.

5.2 Opholdslængde og rejsegruppestørrelse

Det fremgår af Tabel 16 under 5.3.1, at de 1,7 millioner passagerer til Bornholm i 2012 svarer til 850.000 ankomne plus ca. 15.000 krydstogtpassagerer og 9.000 lystsejlere, i alt 874.000 ankomne. Disse fordeler sig med 60-63 % besøgende og 37-40 % fastboende bornholmere. De besøgende fordeler sig omtrent ligeligt mellem kommercielt overnattende besøgende og øvrige besøgende. Hovedparten af de overnatninger, som foretages i betalte overnatningsformer, registreres hos Danmarks Statistik, da der for større overnatningssteder er indberetningspligt vedr. antal overnatninger pr. måned⁵.

Det fremgår ligeledes af Tabel 16 og

Figur 16, at antallet af overnatninger pr. ophold på Bornholm over en årrække særligt siden 2000 har været faldende. I den pågældende periode er rejsetiden mellem København og Bornholm pga. bro og hurtigfærge blev væsentligt forkortet, og Bornholm er dermed blevet mere attraktiv som destination for weekendophold og miniferier for turister fra det øvrige Danmark. I samme periode har andelen af tyske turister, som har en noget længere gennemsnitlig opholdslængde, været voldsomt nedadgående.

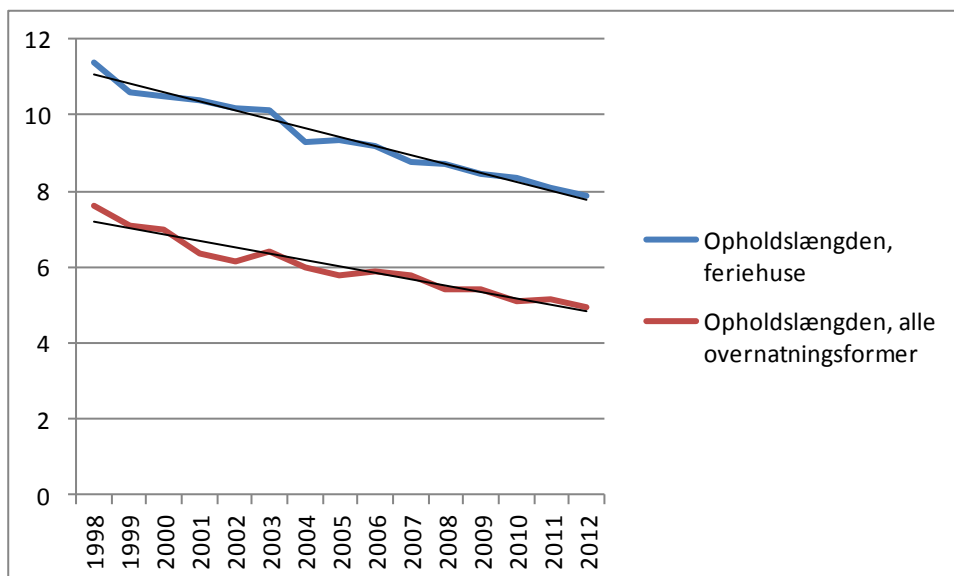
Opholdslængden i feriehus er faldet fra 10,5 nætter pr. feriehusophold i år 2000 til 7,9 nætter i år 2012 (beregnet ud fra officiel statistik med antal kontrakter og antal udlejede uger). Det vurderes, at der ligeledes har været en nedgang i opholdslængden for alle ophold i kommercielle overnatningsformer under ét, formentlig i størrelsesordenen fra 7 nætter i år 2000 til ca. 5 nætter i år 2012.

⁵ Hoteller og feriecentre med mindst 40 sengepladser, campingpladser med mindst 75 campingenheder og danske feriehusudlejningsbureauer med mindst 20 huse til udlejning.

Både for ophold i hoteller/feriecentre og i lejede feriehuse kan rejsegruppernes størrelse beregnes. For hoteller/feriecentre foregår beregningen som antal personovernatninger divideret med antal lejligheds/værelsesnætter. Antallet varierer både over tid, mellem år, og mellem måneder indenfor et givet år. Det fremgår af

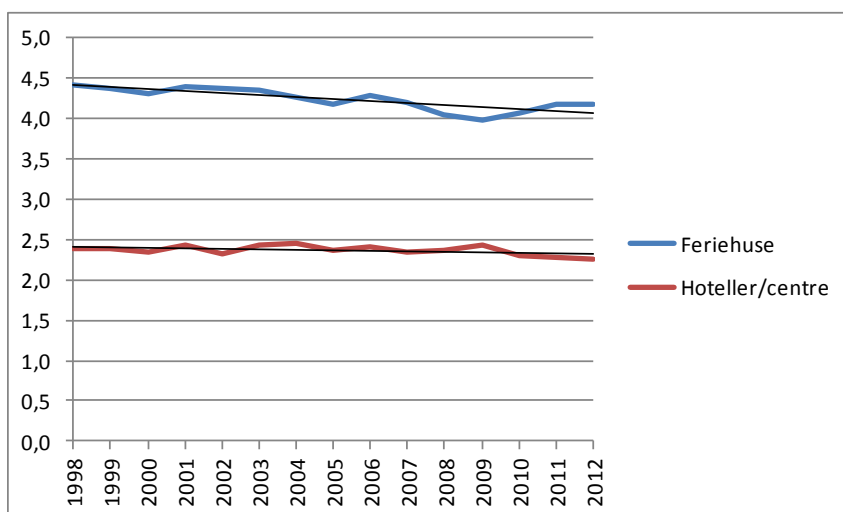
Figur 17, at det gennemsnitlige antal personer pr. udlejet feriehus på Bornholm i perioden 1998-2012 har været klart faldende, mens der har været et svagt fald i antallet af personer pr. værelse/lejlighed på hoteller/feriecentre.

Figur 16 Udviklingen i opholdslængden for ophold på Bornholms 1998-2012 for feriehuse og for alle betalte overnatningsformer under ét



Kilde: Opholdslængden i antal nætter er beregnet ud fra data fra Danmarks Statistik, mens opholdslængden for alle overnatningsformer under ét er eget estimat ud fra tilgængelige data.

Figur 17 Udviklingen i rejseselskabets størrelse for turister på Bornholms 1998-2012 for ophold i feriehuse og for hoteller/feriecentre



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik

For Bornholm ser man i lighed med det øvrige Danmark, at det beregnede antal personer pr. feriehus er noget overvurderet, idet der reelt ikke er fire personer eller derover pr. feriehus.

Det reelle gennemsnitlige antal personer pr. feriehus er noget lavere, bedømt ud fra surveys. Derimod stemmer det gennemsnitlige antal personer pr. værelse/lejlighed pr. hotel/feriecenter givetvis.

5.3 Passagerernes fordeling på ruter, måneder, ugedage og tidspunkter

5.3.1 Fordeling på ruter

Passagerernes fordeling på ruterne til og fra Bornholm i perioden 1990 til 2012 fremgår af Tabel 16 samt Figur 18 og Figur 19⁶. Totalt set er antallet af passagerer på samtlige trafikforbindelser til/fra Bornholm steget fra 1,6 millioner i 1990 til 1,7 millioner i 2012. Ystadruten har i samme periode fået en stigende betydning som hovedfærdselsåre - i 2012 benyttede 77 % af passagererne Ystadruten sammenlignet med 56 % i 1990 (se Tabel 16).

I hele perioden fra 1990 til 2012 har der været et drastisk fald i antallet af passagerer på færgeforbindelsen fra Rønne til Sjælland, navnlig efter skiftet fra København til Køge i 2004. Passagererne begyndte dog i stigende grad at foretrække Ystadruten allerede fra 2000 og frem, hvor åbningen af Øresundsbroen og indsættelsen af hurtigfærger på ruten Rønne-Ystad omkring samme tidspunkt reducerede transporttiden Rønne-København via Ystad væsentligt. Fra 2010 til 2012 er der sket en yderligere stigning i antallet af passagerer på ruten Rønne-Ystad (120.000 flere) og samtidigt et fald i antallet af passagerer med fly (et fald på ca. 70.000).

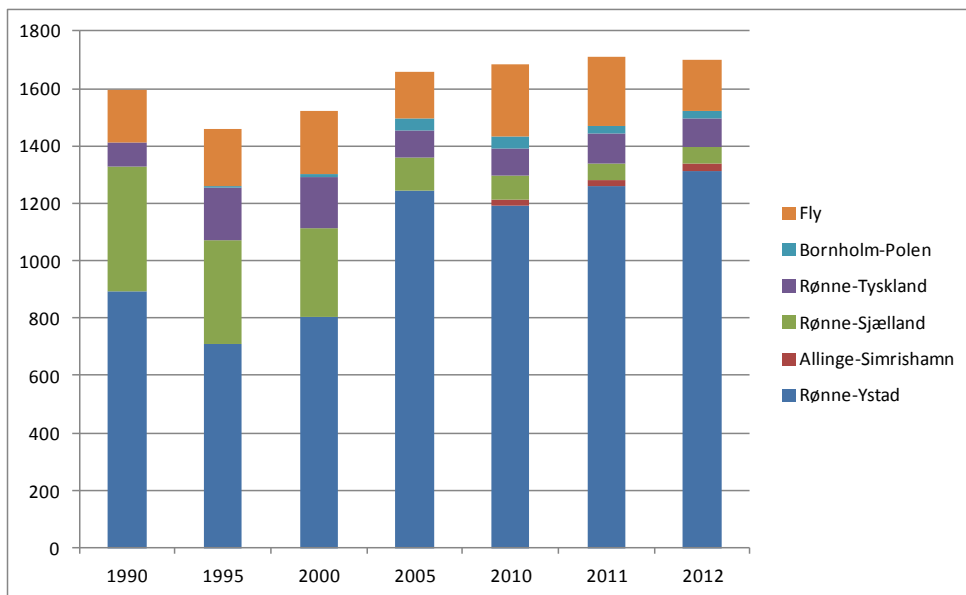
⁶ De fleste tal i Tabel 16 baserer sig på data fra Danmarks Statistik. Dette er suppleret med surveydata, hvad angår fordelingen af færgepassagererne på fastboende og turister, mens fordelingen af flypassagerer på fastboende og turister er skønnet. Der kan altså være behov for nærmere at undersøge fordelingen på fastboende og turister hvad angår flyrejser. Dette kunne muligvis gøres systemmæssigt ved at undersøge hvor stor en andel af de udstedte retur-billetter med fly pr. måned over en 12 måneders periode, som tager sin udrejse hhv. udenfor øen og fra Bornholm.

Tabel 16 Passagerer, ankomne, besøgende, opholdslængde, Bornholm 1990-2012

Passagerer %	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ystad	56%	49%	53%	75%	72,3%	71,9%	73,1%	74,0%	70,7%	73,8%	77,1%
Simrishamn					1,3%	1,1%	1,4%	1,2%	1,4%	1,3%	1,6%
Sjælland	27%	24%	21%	7%	5,4%	5,6%	5,5%	5,4%	4,9%	3,3%	3,5%
Tyskland	5%	13%	12%	5%	5,3%	5,6%	5,8%	5,4%	5,5%	6,0%	5,8%
Polen	0,0%	0,7%	0,7%	2,5%	3,2%	3,1%	3,4%	3,0%	2,7%	1,6%	1,5%
Fly	11%	14%	14%	10%	12,4%	12,8%	10,8%	11,0%	14,8%	13,9%	10,6%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Passagerer (*1000)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ystad	893	712	803	1.242	1.301	1.307	1.310	1.281	1.190	1.261	1.310
Simrishamn					24	20	25	21	24	22	26
Sjælland	437	358	312	119	98	102	99	93	82	57	59
Tyskland	83	184	177	91	95	101	103	93	93	103	98
Polen	-	10	11	42	58	57	60	52	45	28	26
Fly	183	200	216	162	224	232	194	190	249	237	180
I alt (*1000)	1.596	1.464	1.519	1.656	1.800	1.819	1.791	1.730	1.683	1.708	1.700
Ankomne (*1000)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ystad	447	356	402	621	651	654	655	641	595	631	655
Simrishamn					12	10	13	11	12	11	13
Sjælland	219	179	156	60	49	51	50	47	41	29	29
Tyskland	42	92	89	46	48	51	52	47	47	52	49
Polen	-	5	6	21	29	29	30	26	23	14	13
Fly	92	100	108	81	112	116	97	95	125	119	90
I alt (*1000) - (ekskl. krydstogt, lystsejlere)	798	732	760	828	900	910	896	865	841	854	850
Krydstogtpassagerer (gennemgående)			10	8	7	10	10	5	8	15	25
Lystsejlere (ved 4 nætter pr. gæst)			14	13	13	9	10	9	10	10	9
Ankomne i alt (*1000)			783	849	920	929	916	879	860	879	884
Besøgende/fastbo.			2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Besøgende (ekskl. krydstogt, lystsejlere)			498	523	551	557	549	529	510	519	521
Besøgende, inkl. kryds. & lyst.			521	544	571	577	569	543	528	543	555
Fastboende			262	305	349	352	347	336	332	335	329
Besøgende (inkl. krydstogt og lystsejlere)			67%	64%	62%	62%	62%	62%	61%	62%	63%
Fastboende			33%	36%	38%	38%	38%	38%	39%	38%	37%
Overnatninger, regist. * 1000			1.621	1.399	1.556	1.538	1.412	1.348	1.247	1.293	1.236
Person-uger * 1000, baseret på reg. overnat.			232	200	222	220	202	193	178	185	177
Regist. overnatninger i % af betalte overnat.			88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%
Alle betalte hele person-uger (*1000)			263	227	253	250	229	219	202	210	201
Overnatninger, alle betalte * 1000			1.842	1.590	1.768	1.748	1.605	1.531	1.417	1.469	1.404
			2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Index, fastboende			100	117	133	135	133	128	127	128	126
Index, besøgende, alle, inkl. kryds. & lyst.			100	104	109	111	109	104	101	104	106
Index, reg. overnatninger			100	86	96	95	87	83	77	80	76
Index, opholdslængde, baseret på feriehuse			100	89	88	84	83	81	80	77	75
Nætter pr. ophold i lejet feriehus (DK.stat.)			10,5	9,4	9,2	8,7	8,7	8,4	8,3	8,1	7,9

Kilde: Hovedsageligt baseret på data fra Danmark Statistik, suppleret med enkelte estimater, til dels baseret på surveys.

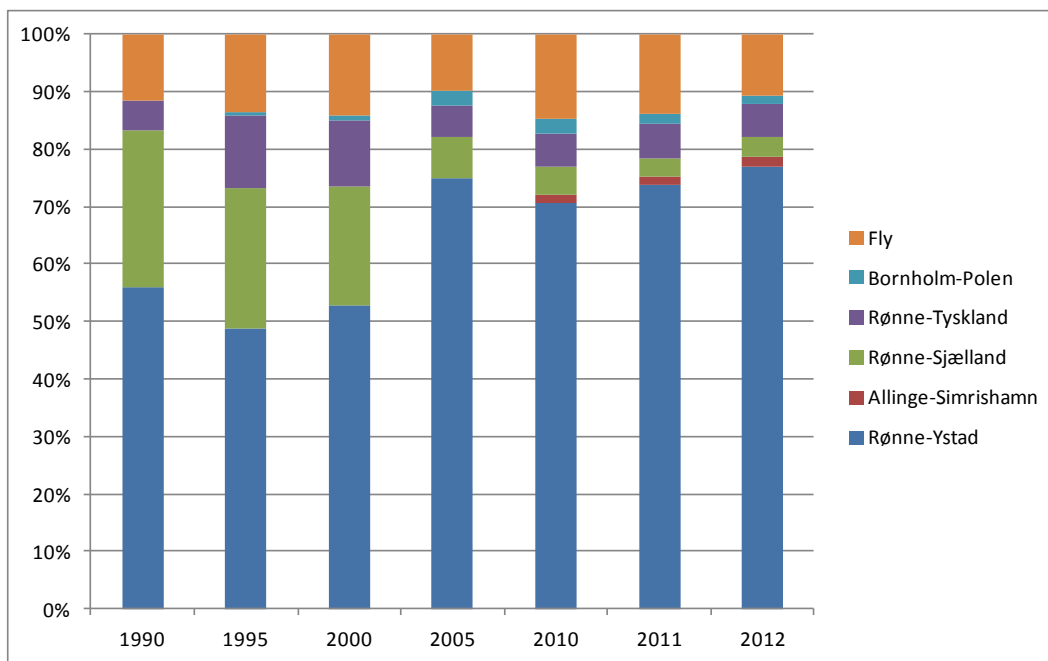
Figur 18 Antal passagerer pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 1990-2012



Kilde: Som

Tabel 2, dvs. hovedsageligt baseret på data fra Danmark Statistik, suppleret med enkelte estimater, til dels baseret på surveys

Figur 19 Procentvis fordeling af passagerer pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 1990-2012



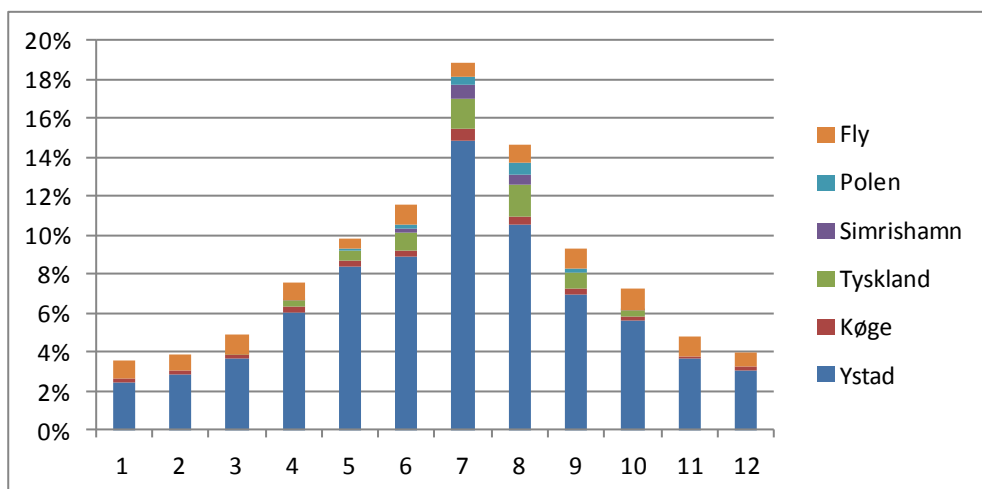
Kilde: Som

Tabel 2, dvs. hovedsageligt baseret på data fra Danmark Statistik, suppleret med enkelte estimater, til dels baseret på surveys

5.3.2 Fordeling på sæson, måneder og uger

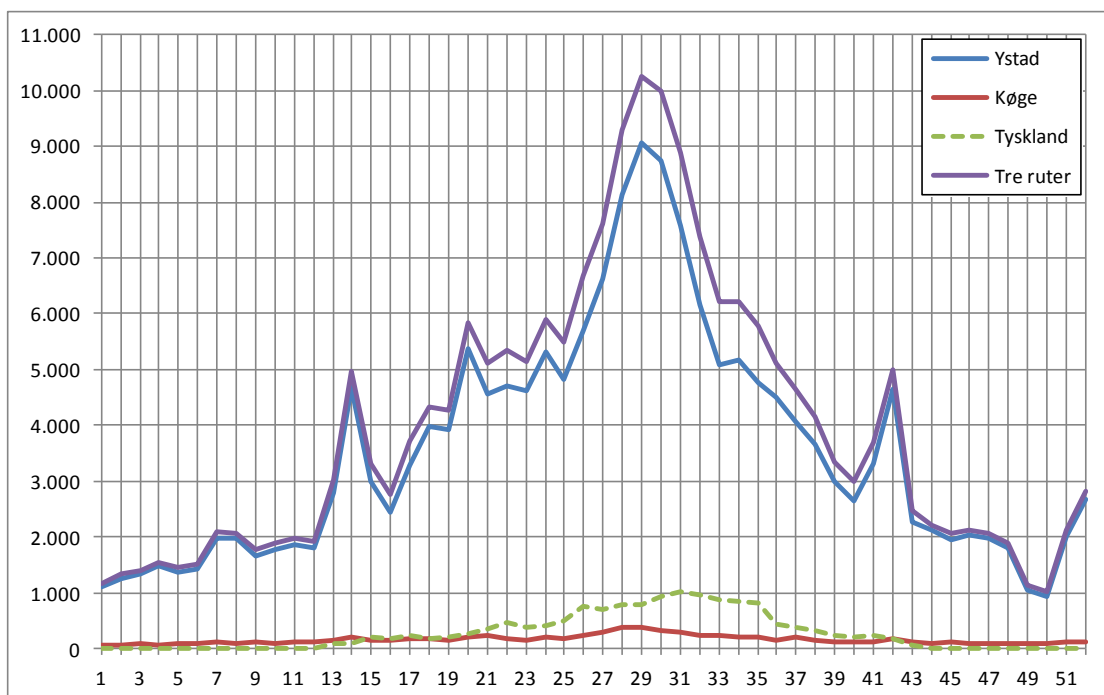
På alle rejseveje til/fra Bornholm (fly dog undtaget), er der store sæsonudsving i antal rejsende, hvilket fremgår af Figur 20 og Figur 21. Samlet set er juli langt den største rejsemåned.

Figur 20 Procentvis fordeling af passagerer pr. måned pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012



Kilde: Tabel 38

Figur 21 Antal passagerer pr. uge pr. rute til/fra Bornholm 2012 (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)



Kilde: Egen analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Af Figur 21 fremgår det endvidere, at der i forårs månederne, hvor de mange helligdage ligger, midt på højsommeren samt omkring skolernes efterårsferie er nogle bestemte uger, hvor pres-

set på Færgens ruter er særlig stort. Samme figur illustrerer endvidere, at tyskernes sommerferie falder en smule senere end danskernes, hvilket er fordelagtigt i relation til overnatningskapacitet.

Tabel 17 Antal passagerer pr. måned pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012

2012	Ystad	Køge	Tyskland	Simrishamn	Polen	Fly	I alt	I alt
Jan.	41.137	2.325	0	0	0	15.947	59.409	3,5%
Feb.	48.402	2.767	0	0	0	14.598	65.767	3,9%
Marts	61.965	3.385	493	0	0	16.990	82.833	4,9%
April	100.731	5.359	5.000	0	500	15.228	126.818	7,5%
Maj	140.263	5.900	8.000	0	3.000	8.514	165.677	9,8%
Juni	149.428	5.540	15.000	4.000	3.000	16.902	193.870	11,5%
Juli	250.238	10.454	25.000	13.000	7.000	12.295	317.987	18,9%
Aug.	176.946	7.392	27.000	10.000	10.000	14.752	246.090	14,6%
Sept.	117.742	4.872	13.000	0	3.000	17.251	155.865	9,3%
Okt.	94.052	4.173	5.000	0	500	18.885	122.610	7,3%
Nov.	60.930	2.959	0	0	0	16.254	80.143	4,8%
Dec.	51.536	3.187	0	0	0	12.498	67.221	4,0%
I alt	1.293.370	58.313	98.493	27.000	27.000	180.114	1.684.290	100%
Procent	76,8%	3,5%	5,8%	1,6%	1,6%	10,7%	100%	2012

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen (herunder: Statens Luftfartsvæsen, SLV.dk)

Note: Antal passagerer Nexø-Polen i april og oktober 2012 er estimeret ud fra antal rundture

Tabel 18 Procentvis fordeling, antal passagerer pr. måned pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012

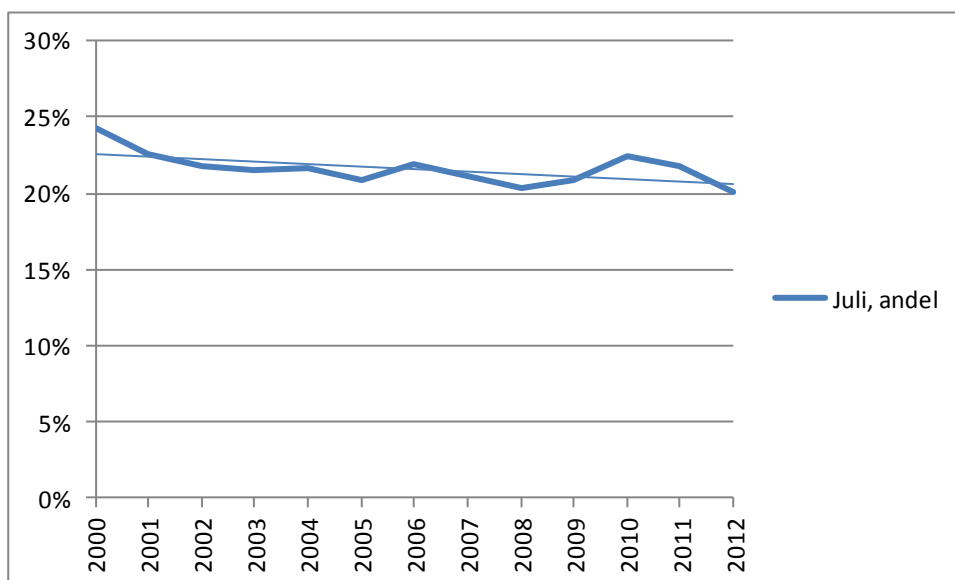
2012	Ystad	Køge	Tyskland	Simrishamn	Polen	Fly	I alt
Jan.	3%	4%	0%	0%	0%	9%	4%
Feb.	4%	5%	0%	0%	0%	8%	4%
Marts	5%	6%	1%	0%	0%	9%	5%
April	8%	9%	5%	0%	2%	8%	8%
Maj	11%	10%	8%	0%	11%	5%	10%
Juni	12%	10%	15%	15%	11%	9%	12%
Juli	19%	18%	25%	48%	26%	7%	19%
Aug.	14%	13%	27%	37%	37%	8%	15%
Sept.	9%	8%	13%	0%	11%	10%	9%
Okt.	7%	7%	5%	0%	2%	10%	7%
Nov.	5%	5%	0%	0%	0%	9%	5%
Dec.	4%	5%	0%	0%	0%	7%	4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Kilde: Baseret på Tabel 17

Forskelle i feriekalenderne i forskellige lande ses også af Tabel 17 og Tabel 18, som viser passagerfordelingen på månedsbasis på de forskellige trafikforbindelser. Heraf ses også, at flyruten til København som den eneste har en jævn passagerfordeling, hvilket vidner om, at hhv. fastboende og forretningsrejsende udgør en større kundeandel end på færgeruterne. Yderligere data fremgår af Tabel 39 og Tabel 40 i bilag.

Trods juli måneds dominans illustrerer Figur 22, at juli måned tegnede sig for 20 % af det samlede antal færgepassagerer til/fra Bornholm på samtlige ruter i 2012, mod 24 % i år 2000. Julis andel af færgepassagererne har således været faldende.

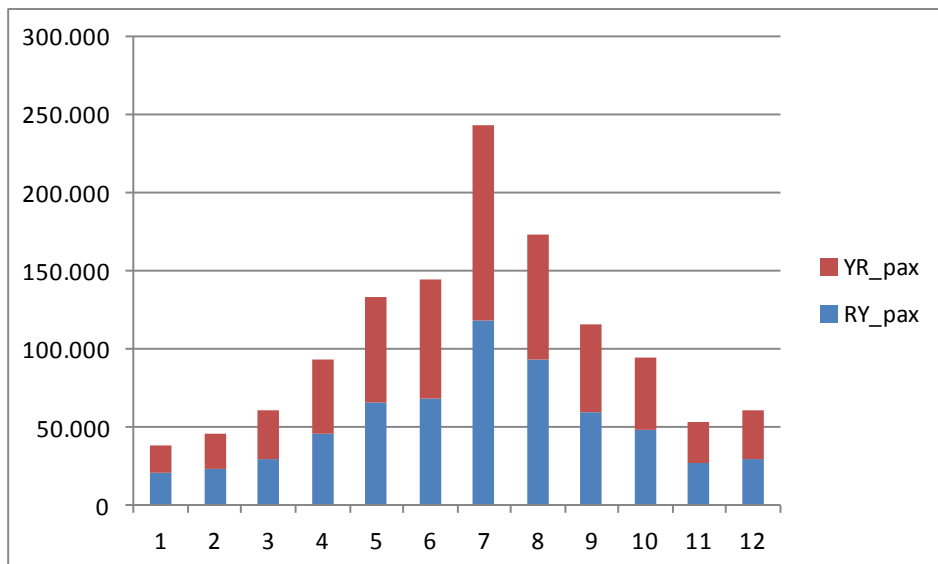
Figur 22 Udviklingen i juli måneds andel af samtlige færgepassagerer (alle ruter) til/fra Bornholm 2000-2012



Kilde: Egen beregning baseret på data fra Danmarks Statistik

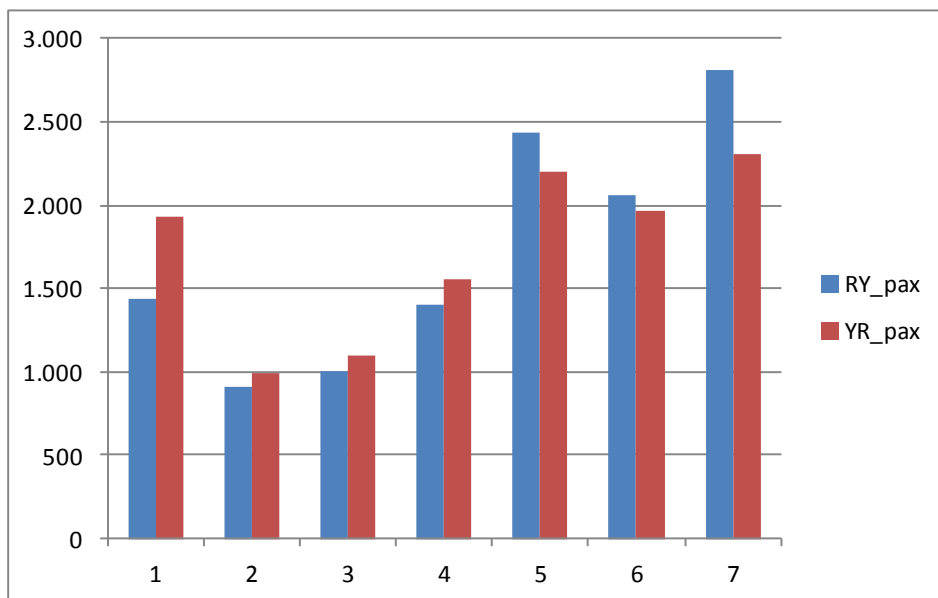
Udsvingene på Ystadruten fremgår af Figur 23 og Figur 24. Der er flest passagerer i juli måned. Over ugen er fordelingen lidt mere jævn, men med færrest rejsende midt på ugen.

Figur 23 Gennemsnitligt antal passagerer Rønne-Ystad og Ystad-Rønne pr. måned 2008-2012



Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 24 Gennemsnitligt antal passagerer Rønne-Ystad og Ystad-Rønne pr. ugedag 2008-2012



Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Fredag-lørdag-søndag er de rejsedage, hvor der er flest passagerer, og det gælder som gennemsnit for årene 2008-2012. I juli er lørdag generelt den største rejsedag.

På Sassnitzruten var samtlige af de 37 største rejsedage i perioden 2008-2012 lørdage. Det største antal passagerer på Sassnitzruten på et enkelt døgn var lørdag d. 30/7 2011 med 2314 passagerer, hvor der især på retningen fra Sassnitz mod Rønne var mange passagerer (1514). Største rejsedag i den anden retning, Rønne-Sassnitz, var lørdag d. 23/8 2008 med 1370 passagerer. På Køge-ruten var lørdag d. 18/7 2009 det største rejsedøgn med 1491 passagerer. I retningen Køge-Rønne var lørdag d. 17/7 2010 den største rejsedag med 772 passagerer, og i retningen Rønne-Køge var lørdag d. 26/7 2008 den største rejsedag med 763 passagerer. Hidtil største rejsedag (perioden 2008-2012) for BornholmerFærgens 3 ruter var lørdag d. 17/7 2010 med i alt hele 17.038 passagerer.

5.3.3 Forventninger til passagerudviklingen på månedsbasis

Som det fremgår af Tabel 19, Tabel 20 og Figur 25, har passagerfordelingen på månedsbasis været ganske stabil i årenes løb. I 2013 lignede Folkemødeugen medio juni en uge i højsæsonen, hvad passagertal angår. Fortsætter succesen må juni derfor forventes at blive en større rejsemåned end tidligere. Også i de populære højsæsonsmåneder er der ud fra en kapacitetsbetragtning plads til vækst, forudsat at prissætningen er attraktiv for gæsterne.

Tabel 19 Estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)

Måned	Estimeret 2008	Estimeret 2009	Estimeret 2010	Estimeret 2011	Estimeret 2012	Estimeret 2013	Estimeret 2014	Estimeret 2015	Estimeret 2016	2008-16 Gn.snit
1	42.582	43.738	39.495	42.145	41.543	37.890	40.557	42.233	46.897	41.898
2	57.582	51.581	43.536	48.000	50.579	50.222	50.222	50.222	52.018	50.440
3	92.645	60.573	62.978	52.955	64.225	85.631	60.797	69.160	82.572	70.171
4	94.823	107.881	91.819	107.252	105.610	91.247	105.290	99.539	90.653	99.346
5	152.421	160.399	148.967	132.790	155.536	150.026	146.541	158.886	151.011	150.731
6	166.103	163.772	151.478	182.362	170.290	160.706	174.901	159.116	160.803	165.503
7	290.108	289.589	289.491	296.646	289.069	285.774	285.416	288.083	299.106	290.365
8	223.325	217.843	202.050	202.402	205.176	217.447	218.633	216.338	204.862	212.008
9	138.172	133.649	126.165	133.561	137.217	136.980	133.631	132.193	135.941	134.168
10	109.548	108.037	101.345	105.111	102.547	102.189	104.857	106.532	107.571	105.304
11	64.652	61.332	49.364	52.707	58.837	59.431	60.112	59.876	55.088	57.933
12	71.535	68.737	55.346	61.963	69.674	69.010	66.843	67.231	64.423	66.085
Total	1.503.497	1.467.131	1.362.033	1.417.892	1.450.302	1.446.552	1.447.799	1.449.408	1.450.945	1.443.951

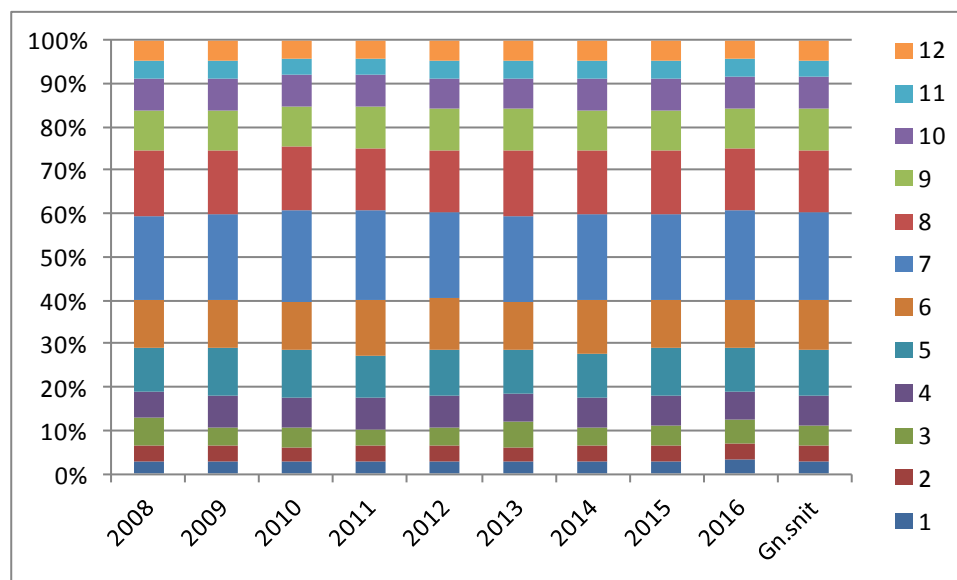
Kilde: Egne estimater baseret på regressionsanalyse af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 20 Procentvis fordeling af estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)

Måned	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gn.snit
1	2,8%	3,0%	2,9%	3,0%	2,9%	2,6%	2,8%	2,9%	3,2%	2,9%
2	3,8%	3,5%	3,2%	3,4%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,6%	3,5%
3	6,2%	4,1%	4,6%	3,7%	4,4%	5,9%	4,2%	4,8%	5,7%	4,9%
4	6,3%	7,4%	6,7%	7,6%	7,3%	6,3%	7,3%	6,9%	6,2%	6,9%
5	10,1%	10,9%	10,9%	9,4%	10,7%	10,4%	10,1%	11,0%	10,4%	10,4%
6	11,0%	11,2%	11,1%	12,9%	11,7%	11,1%	12,1%	11,0%	11,1%	11,5%
7	19,3%	19,7%	21,3%	20,9%	19,9%	19,8%	19,7%	19,9%	20,6%	20,1%
8	14,9%	14,8%	14,8%	14,3%	14,1%	15,0%	15,1%	14,9%	14,1%	14,7%
9	9,2%	9,1%	9,3%	9,4%	9,5%	9,5%	9,2%	9,1%	9,4%	9,3%
10	7,3%	7,4%	7,4%	7,4%	7,1%	7,1%	7,2%	7,4%	7,4%	7,3%
11	4,3%	4,2%	3,6%	3,7%	4,1%	4,1%	4,2%	4,1%	3,8%	4,0%
12	4,8%	4,7%	4,1%	4,4%	4,8%	4,8%	4,6%	4,6%	4,4%	4,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Kilde: Baseret på Tabel 19, som er egne estimater

Figur 25 Procentvis fordeling af estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)



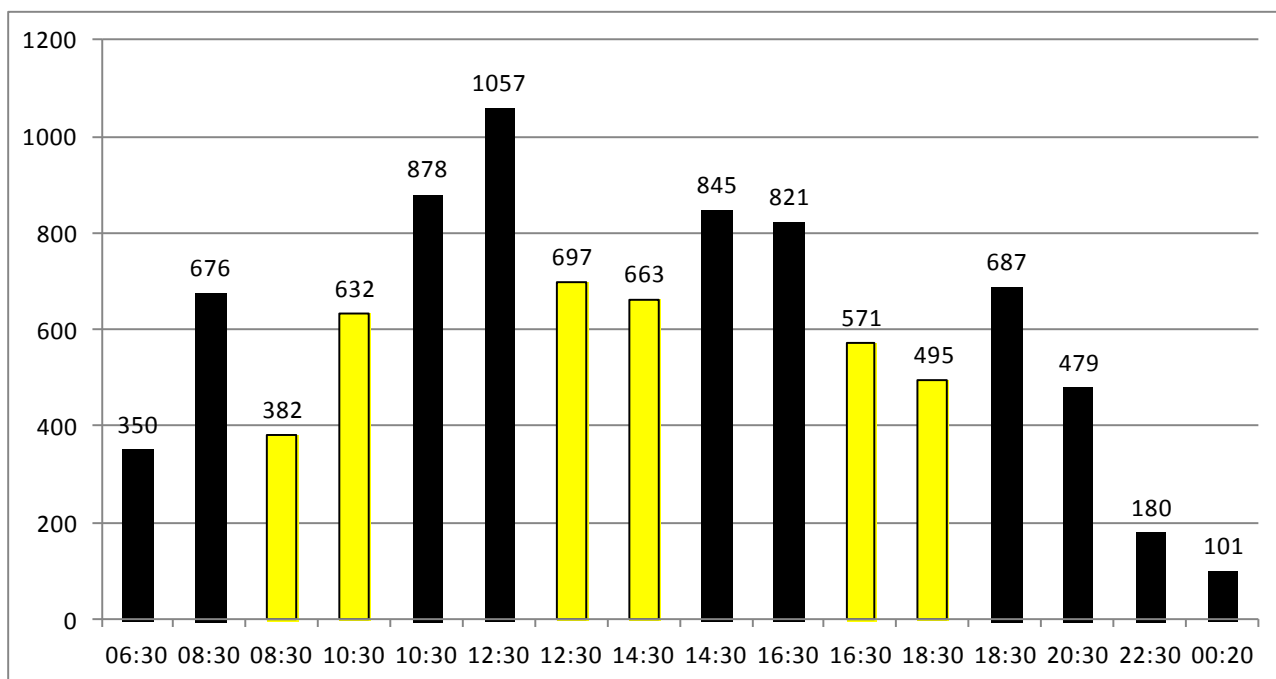
Kilde: Tabel 20

5.3.4 Fordeling på tidspunkter af døgnet (Ystadruten)

I juli måned giver Færgen passagererne på Ystadruten flest valgmuligheder mht. hvornår på døgnet de foretrækker at rejse til/fra Bornholm, da de har valgt at sejle op til 8 dobbeltture sammenlignet med overvejende 3, 4 og 5 dobbeltture på andre tidspunkter af året. Fordelingen af passagerer på forskellige tidspunkter af døgnet og året på Ystadruten i juli 2012 fremgår af Figur 26 og Figur 27. Kapacitetsudnyttelsen fremgår af Tabel 21.

Der er langt flest passagerer med dobbeltturene sen formiddag/middag samt midt på eftermiddagen, hvor passagerkapacitetsudnyttelsen er fra 60-76 %. Det gennemsnitlige antal passagerer på de helt sene aftenafgange er til gengæld beskedent – kapacitetsudnyttelsen er på hhv. 13 % og 7 %. Billedet stemmer nøje overens med turismeerhvervets udtalelser, da de oplever størst efterspørgsel efter afgange midt på dagen men derimod har svært ved at sælge yderafgangene. I dag giver rederiet intet prisincitament for at købe billetter på de rejsetidspunkter, som størsteparten af de rejsende finder uattraktive.

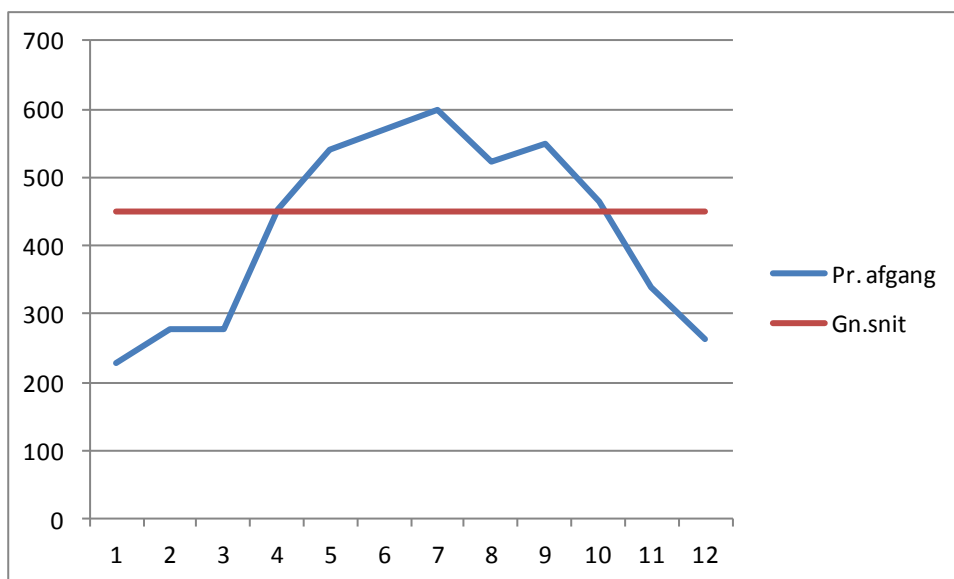
Figur 26 Gennemsnitlig antal passagerer pr. afgang i juli måned 2012 på ruten Rønne-Ystad



Kilde: Baseret på data fra Færgen via Transportministeriet

Note: De 5 par sorte søjler er rundture med Leonora Christina (maxpax 1400), mens de 3 par gule søjler er Villum Clausen (maxpax 1055)

Figur 27 Gennemsnitligt antal passagerer pr. afgang pr. måned Rønne-Ystad / Ystad-Rønne 2012



Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Det er særligt på de midtugentlige sene afgang, at enhedsprisen gør det vanskeligt at sælge billetter. Rabatterede billetpriser på disse afgang burde kunne gøre dem mere attraktive. Med den nuværende prisstrategi kan det ud fra et efterspørgselsmæssigt synspunkt overvejes, om det er værd at sejle de midtugentlige rundture i juli med afgang kl. 22.30 fra Rønne. Desuden kunne overvejes at sejle en ekstra rundtur med Villum Clausen med afgang kl. 20.30 fra Rønne i stedet for den senere rundtur med afgang kl. 22.30 fra Rønne med Leonora Christina. Derved ville man også fortsætte med 2-timersdriften til og med kl. 20.30 fra Rønne, og man ville være retur i Rønne inden midnat (23.50), hvilket sikkert ville blive værdsat af de fremtidige passagerer. Et er dog passagertransport, noget andet gods, og forklaringen på løsningen med de sene afgang med Leonora må være, at der er krav om en sen godsbærende afgang.

Det fremgår af detaildata for juli 2012, at det højeste antal passagerer fra Rønne med Leonora Christina kl. 22.30 var lørdag d. 28. juli, nemlig 802. Da det højeste antal passagerer med Villum Clausen overstiger det nævnte antal (fx var der 958 passagerer fra Rønne søndag d. 29. juli) kunne man altså have transporteret de 802 passagerer, som rejste fra Rønne d. 28/7 kl. 22.30 med LC, med VC kl. 20.30 fra Rønne, hvis der havde været en sen rundtur med VC i juli 2012. Besætningsmæssigt må det vel kunne passe ganske godt med 2*2 rundture med hver af hurtigfærgerne frem for 5 rundture med LC og 3 med VC, da hver rundtur er på 4 timer, minus 40 minutter. Gennemsnitligt var der 599 passagerer pr. afgang i juli på ruten Rønne-Ystad og Ystad-Rønne, deraf 608 passagerer pr. afgang med LC og 573 passagerer pr. afgang med VC.

Den officielle maksimale kapacitet for LC er 1400 passagerer mod max. 1055 passagerer på VC. Det højeste antal passagerer med Leonora Christina i juli 2012 var 1382 (søndag d. 22/7, R-Y kl. 10.30), mens det højeste antal for Villum Clausen i samme måned var 958 (søndag d. 29/7, R-Y kl. 16.30). Søndag d. 26/8 på R-Y kl. 18.30 var der 1376 passagerer, men på denne dag var der kun 5 rundture på ruten R-Y mod op til 8 rundture pr. døgn tidligere i august og i juli samt lørdag d. 30/6. Det højeste antal passagerer, som blev overført på et enkelt døgn på ruten R-Y i perioden 2008-2012 var 15.126, hvilket skete lørdag d. 21/7 2012. De 16 største rejsedage i den nævnte 5-års periode var alle lørdage i juli måned, fortrinsvis i den sidste halvdel af juli måned. I retningen Rønne mod Ystad var største rejsedag lørdag d. 28/7 2012 med 8297 passagerer, mens største rejsedag i retningen Ystad-Rønne var lørdag d. 14/7 2012 med 7465 passagerer. Hvad angår det danske marked lå toppen af sommer-højsæsonen altså i perioden mellem disse to datoer.

Tabel 21 Kapacitetsudnyttelse mm. pr. afgangstidspunkt pr. retning for ruten Rønne-Ystad i juli 2012.

Rute/Retning	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R	R-Y	Y-R
Skib	Leonora	Leonora	Villum	Villum	Leonora	Leonora	Villum	Villum	Leonora	Leonora	Villum	Villum	Leonora	Leonora	Leonora	Leonora
Afg.	06:30	08:30	08:30	10:30	10:30	12:30	12:30	14:30	14:30	16:30	16:30	18:30	18:30	20:30	22:30	00:20
Ank.	07:50	09:50	09:50	11:50	11:50	13:50	13:50	15:50	15:50	17:50	17:50	19:50	19:50	21:50	23:50	01:40
Afgange	31	31	18	18	31	31	18	18	31	31	18	18	31	31	31	31
Max. passagerer	1400	1400	1055	1055	1400	1400	1055	1055	1400	1400	1055	1055	1400	1400	1400	1400
Kapacitet, passagerer	43400	43400	18990	18990	43400	43400	18990	18990	43400	43400	18990	18990	43400	43400	43400	43400
Passagerer	10.840	20.949	6.880	11.375	27.232	32.775	12.540	11.932	26.207	25.460	10.277	8.902	21.290	14.859	5.575	3.145
Kap.udnyt., passagerer	25%	48%	36%	60%	63%	76%	66%	63%	60%	59%	54%	47%	49%	34%	13%	7%
Højeste antal	1005	1177	840	856	1382	1339	944	891	1339	1326	958	794	1182	802	802	318
Mindste antal	204	356	186	225	362	641	334	352	301	470	199	249	188	298	30	6
Gennemsnitligt antal	350	676	382	632	878	1057	697	663	845	821	571	495	687	479	180	101

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Ud fra Tabel 22 er der god plads til passagerer i juli. Man må dog være varsom med at udlede noget kategorisk om kapacitetsudnyttelsen med afsæt i passagertallene alene. Er der fx meget gods på en afgang, vil der være uudnyttet passagerkapacitet pga. mindre plads til personbiler.

Som Tabel 21 viser, er kapacitetsudnyttelsen på den sidste rundtur med LC i juli er lav, hhv. 13 % og 7 %. Der var 5 datoer i den sidste halvdel af juli 2012, hvor summen af de to sidste rundture i mindst en af retningerne oversteg 1400 og dermed Leonora Christinas passagerkapacitet (lø. 21., sø. 22., fr. 27., lø. 28., sø. 29/7 2012). Derfor kan man ikke blot slå de to sidste afgang sammen i hele juli. Men da ingen af summerne for de to sidste afgang (i nogen af retningerne) oversteg 2000, kunne man altså, ud fra passagertransportmæssige hensyn alene, have sejlet en fjerde rundtur med VC med afgang fra Rønne kl. 20.30 i stedet for den sidste

rundtur med LC fra Rønne kl. 22.30, og det gælder for hele juli måned. Derved ville man også fortsætte med 2-timers-driften til og med kl. 20.30 fra Rønne, og man ville være retur i Rønne inden midnat (23.50), hvilket sikkert ville blive værdsat af de fremtidige passagerer.

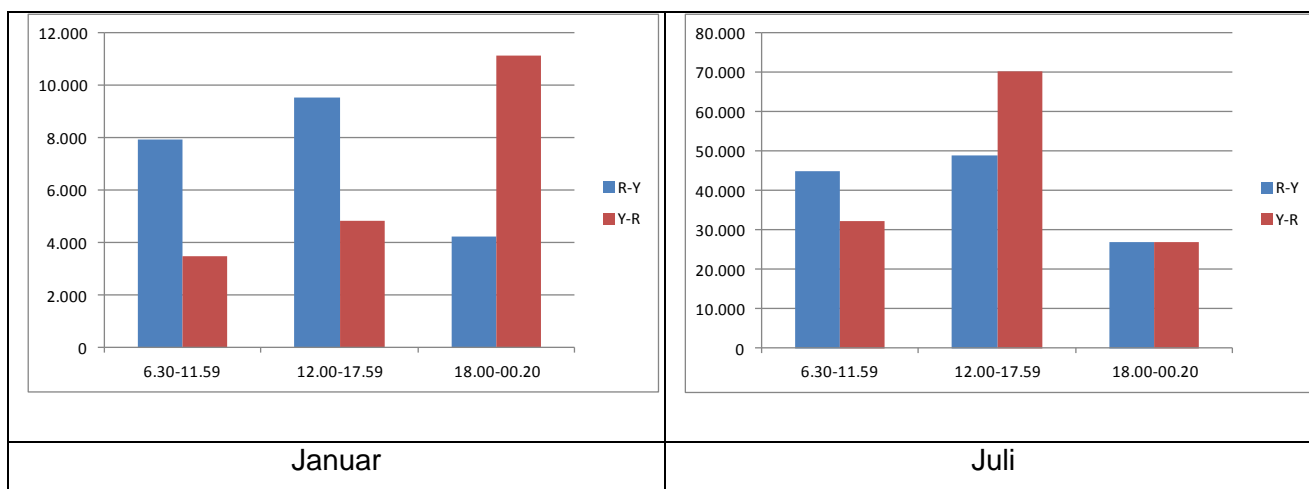
En anden måde at sikre en tidligere sidste aftenankomst på end i nuværende sejlplan kunne være at afkorte havnetiden til 30 minutter. På store rejsedage og de travleste afgangse er det nødvendigt med 40 minutters turn-around i havn. Der er dog givet tidspunkter, hvor det kan lade sig gøre at laste og losse på mindre end de 40 minutter, som konsekvent er afsat i dag.

Tabel 22 Fordeling af afgang, samlet kapacitet og samlet antal passagerer i alt for de to hurtigfærger for ruten Rønne-Ystad i juli 2012.

Juli 2012	Leonora C.	Villum C.	I alt
Afgange	310	108	418
Max. passagerer	1.400	1.055	1.311
Kapacitet, passagerer	434.000	113.940	547.940
Passagerer	188.332	61.906	250.238
Kap.udnyt., passagerer	43%	54%	46%
Fordeling, juli 2012	Leonora C.	Villum C.	I alt
Afgange	74%	26%	100%
Kapacitet, passagerer	79%	21%	100%
Passagerer	75%	25%	100%

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 28 Antal passagerer i januar og i juli Rønne-Ystad / Ystad-Rønne 2012 – efter afgangstidspunkt på dagen



Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 28 viser, at Ystad-Rønne rejser i januar typisk foretages om aftenen, hvilket indikerer, at der især er tale om returkommende fastboende (eller at der kun er afgang på dette tidspunkt). Derimod foretages Ystad-Rønne rejser i juli typisk om eftermiddagen, hvilket indikerer, at der især er tale om tilrejsende turister / besøgende som har deres logi til rådighed fra først på eftermiddagen. En (efter)middagsafgang fra Ystad passer endvidere med, at turister fra det øvrige Danmark eller Sverige kan have påbegyndt deres udrejse om morgenen. Supplerende detaljer til Figur 28 fremgår af Tabel 23. Samtlige rundture i juli 2012 og næsten samtlige i rundture i hele 2012 blev foretaget med hurtigfærger.

Tabel 23 Antal passagerer i alt, antal afgang i alt og pr. dag, og antal passagerer pr. afgang på Rønne-Ystad-ruten, i JULI måned 2012

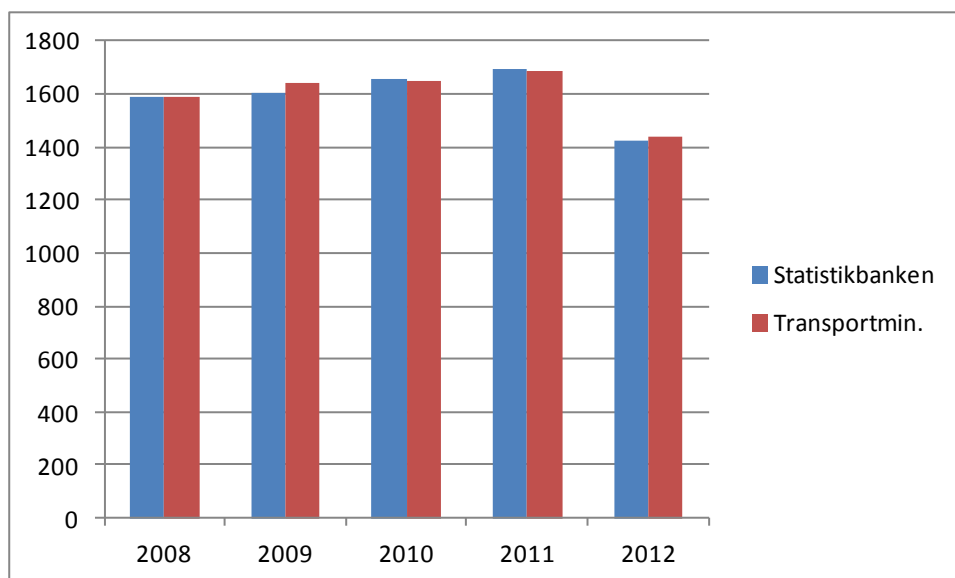
Passagerer, juli 2012				Antal afgang, juli 2012			
Tidsrum:	R-Y	Y-R	RYYR	Tidsrum:	R-Y	Y-R	RYYR
6.30-11.59	44.952	32.324	77.276	6.30-11.59	80	49	129
12.00-17.59	49.024	70.167	119.191	12.00-17.59	67	80	147
18.00-00.20	26.865	26.906	53.771	18.00-00.20	62	80	142
I alt	120.841	129.397	250.238	I alt	209	209	418
Antal afgang pr. dag, juli 2012				Antal passagerer pr. afgang, juli 2012			
Tidsrum:	R-Y	Y-R	RYYR	Tidsrum:	R-Y	Y-R	RYYR
6.30-11.59	2,6	1,6	4,2	6.30-11.59	562	660	599
12.00-17.59	2,2	2,6	4,7	12.00-17.59	732	877	811
18.00-00.20	2,0	2,6	4,6	18.00-00.20	433	336	379
I alt	6,7	6,7	13,5	I alt	578	619	599

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

5.4 Udvikling i besejlingen

Det fremgår af Figur 29, at der var en stigning på ca. 2 % p.a. i antal rundture i perioden 2008-2011, mens der var et fald på ca. 15 % fra 2011 til 2012. Faldet skyldes umiddelbart, at Leonora Christina er både godsbærende og har større kapacitet end Villum Clausen, så mindstekravene til bl.a. kapacitet kan efterleves med færre afgang end tidligere.

Figur 29 Antal rundture pr. år på ruten Rønne-Ystad, 2008-2012



Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Den årlige gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse lå på 33 % på ruten Rønne-Ystad for begge retninger i 2012, hvilket også var det niveau, kapacitetsudnyttelsen lå på i 2010 og totalt for hele perioden 2008-2012 (34 %). I 2012 blev 99 % af rundturene på RY-ruten sejlet med hurtigfærge. Det fremgår af Tabel 25, at det maksimale antal rundture i 2012 var 8 og den samlede maksimale passagerkapacitet pr. døgn var 20330 ($5 \cdot 1400 + 3 \cdot 1055$). Der var passagerrekord for max. antal passagerer pr. døgn med 15126 lørdag d. 21/7 2012, hvilket svarer til, at $\frac{3}{4}$ af pladserne var solgte. For bestemte afgang i givne retninger var der op til 1382 passagerer i 2012 (søndag d. 22/7 kl. 10.30 fra Rønne mod Ystad). Der har sikkert været udsolgt for biler på den pågældende afgang på den nævnte dato og formentlig også for passagerer. Der er lidt forskel på om skibet er fyldt til max. ved afgang, eller om der har været meldt udsolgt på et tidspunkt inden afgang.

Tabel 24 Antal passagerer i alt, antal afgange i alt og pr. dag, og antal passagerer pr. afgang på Rønne-Ystad-ruten, i juli måned 2012

År	RYHF runder	RYRoPax runder	RYKF runder	RY rundture	HF andel af runder	RYR pax kapacitet	RYR pax	Kap. udnyt., pax
2008	1070	241	276	1587	67,4%	3.278.500	1.305.267	40%
2009	1103	308	231	1642	67,2%	3.266.730	1.281.754	39%
2010	1033	181	438	1652	62,5%	3.638.430	1.191.062	33%
2011	1134	56	497	1687	67,2%	4.283.200	1.258.036	29%
2012	1418	2	15	1435	98,8%	3.933.510	1.293.370	33%
Total	5758	788	1457	8003	71,9%	18400370	6329489	34%

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 25 Max. antal rundture, max. passagerkapacitet pr. døgn max. antal passagerer og kapacitetsudnyttelse på max.-dage pr. år på ruten Rønne-Ystad i årene 2008-2012

År	RYHF runder	RYRoPax runder	RYKF runder	RY rundture	RYR pax kapacitet	RYR pax max/døgn	Kap. udnyt., pax
2008	6	2	4	10	21.240	13.706	65%
2009	6	2	3	9	19.460	13.898	71%
2010	5	2	3	9	20.350	14.261	70%
2011	6	1	4	10	22.550	13.633	60%
2012	8	1	2	8	20.330	15.126	74%
Total	8	2	4	10	22.550	15.126	67%

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Det er vanskeligt at foreslå evt. forbedringer til sejlplanen på ruten Rønne-Ystad ud fra det historiske sejlmønster i form af antal afgang/rundture og antal passagerer (pr. afgang). Der er ganske mange passagerer til de blot 4 rundture den sidste fredag i august. Der var op imod 8000 passagerer d. 31/8 2012, altså næsten 1000 passagerer pr. afgang. – Men da kapaciteten er 1400 passagerer pr. afgang med LC, rækker det. Modsat er det lidt rigeligt med 8 rundture den første mandag og den første fredag i juli. Den ene rundtur kunne nok undværes, men hvis valget alene står mellem enten 5 rundture eller 8 rundture kan man ikke sige, at det lave antal rundture ville have været et bedre valg end det høje antal rundture på de nævnte datoer. Der var 6000 passagerer, altså 375 pr. afgang mandag d. 2/7 2012 og knapt 7100 passagerer eller 443 pr. afgang fredag d. 6/7 2012.

Tabel 26 Faktisk vs. forventede antal passagerer og forventede vs. faktiske antal rundture R-Y 2012 – udvalgte datoer

	År_md_dato	RYYR_pax	Pax_RY_a fgang	Pax_YR_a fgang	Pax_pr_af gang	PRE_RYY R_pax_2	RY_fakt	PRE_RY_r under_2	RES_RY_r under_2	
Fredag op til pinse	2012.05.25	9609	948	974	961	8206	5	6,547	-1,547	1 runde mere ?
1. mandag i juli	2012.07.02	5999	242	508	375	7407	8	6,486	1,514	1 runde mindre ?
1. fredag i juli	2012.07.06	7085	452	433	443	8580	8	6,927	1,073	1 runde mindre ?
Sidste fredag i aug.	2012.08.31	7886	1207	765	986	6211	4	5,326	-1,326	1 runde mere ?
Kriterier: År=2012 and (RES_RYYR_pax<-1000 and RES_RY_runder_2>1 RES_RYYR_pax_2>1000 and RES_RY_runder_2<-1)										

Kilde: Baseret på data modtaget fra Transportministeriet

Det gælder for mandag, tirsdag og onsdag i uge 27 og 28, at det kunne overvejes enten at droppe den sidste rundtur, eller at slå de to sidste rundture sammen til én. Disse udsagn er dels baseret på en generel analyse af antal passagerer og antal rundture på ruten Rønne-Ystad i perioden 2008-2012 og med særlig vægt på 2012. Den særlige vægt på 2012 skyldes, at sejlplanen for 2013 og de nærmeste kommende år må antages at blive skåret over samme læst som 2012, der var det første hele år med hurtigfærgeren Leonora Christina.

Der var i 2012 en meget høj regularitet på ruten Rønne-Ystad forstået på den måde, at det planlagte antal rundture med det planlagte skib blev gennemført på 359 ud af de 366 dage i 2012, svarende til hele 98% af årets dage. Detaljerne for den meget flotte regularitet i 2012 er omtalt i en pressemeddelelse, som blev udsendt fra Færgeren d. 14/1 2013.⁷ Se også den første egentlig talkolonne i den efterfølgende Tabel 28.

Sejlplanen for 2012 adskilte sig fra tidligere års sejlplaner, idet man alene planlagde 3, 4, 5 eller 8 rundture, og det mønster går med blot få undtagelser igen i 2013-sejlplanen. På de få dage med uregelmæssig sejlads i 2012 blev der generelt sejlet to rundture med Poul Anker i stedet for tre rundture med LC pga. høje bølger eller stormvejr.

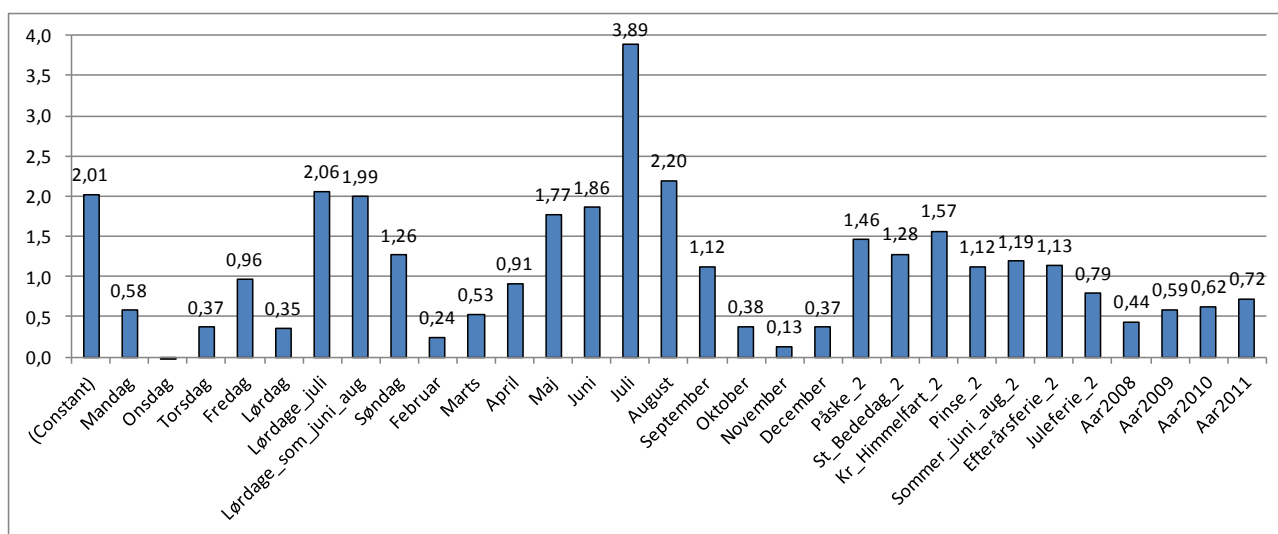
5.5 Modelberegning af antal rundture

I dette afsnit belyses – ud fra det historiske sejlmønster – hvorledes forskellige forhold så som ugedage, måneder, helligdage og herunder forskydelige helligdage samt årsniveauer påvirker det antal rundture, som indsættes - eller som man kunne forvente indsat i sejlplanen i det eller de nærmest kommende år.

⁷ www.fargeren.dk/service/nyheder/bornholmerfaergen/flot-regularitet-for-faergerne-til-bornholm.aspx.

Hvis man sammenligner det faktiske sejlmønster i 2012 med det sejlmønster, som man ud fra historiske tal for perioden 2008-2012 kunne forvente under hensyntagen til ugedage, måneder, ferieperioder og års-niveauer, fremkommer Figur 30. Den såkaldte forklaringsgrad (R²) er på 84% for antal passagerer pr. dag og 75% for antal rundture pr. dag på ruten Rønne-Ystad. Forklaringsgraderne kan formentlig øges ved at tage højde for flere krydssammenhænge mellem ugedage og måneder eller ferieperioder.

Figur 30 Grafisk illustration af algoritmen for fastlæggelse af antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag 2013 og nærmest følgende år baseret på faktisk sejlads 2008-2012 samt sejlsplan for 2013.



Kilde: Egen analyse baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Baseret på den algoritme eller beregningsmodel, som fremgår af Figur 30, kan man sammenligne de faktiske og de modelberegnedes antal rundture pr. dag, jf. Figur 31. Afvigelser på min. 1 runde fremgår af Figur 32 mens afvigelser på min. 2 runder pr. dag fremgår af Figur 35.

Et eksempel på, hvorledes Figur 30 skal fortolkes kan være som følger (model 1): Hvis der er tale om en tirsdag (eller en onsdag) i januar måned, sejl 2 runder, men hvis der er tale om en fredag i januar, sejl da $2+1=3$ runder. Hvis der er tale om en lørdag i juli, sejl 2,01 (fast, basis) + 0,35 (fordi det er en lørdag) + 2,06 runder fordi det er en lørdag i juli + 3,89 runder (fordi det er juli måned), dvs. i alt 8,31 runder – rundet ned til 8 runder, hvilket også er det antal runder som faktisk sejles på lørdage i juli. De nævnte resultater for lørdage i juli (altså hhv. de 8,31 og 8 runder) ses tydeligt i den efterfølgende Figur 31. Som yderligere forklaring kan gives følgende til Figur 30: Basis er konstanten, dvs. 2,01. Tirsdage er den ugedag med lavest antal passagerer og er derfor valgt som basis for antal rundture. Tirsdage og onsdage

har generelt lige mange (eller lige få) antal rundture. Januar måned har færrest antal rundture (og færrest antal passagerer) pr. dag og er basis-måned. Ikke-ferieperioder er basis i forhold til de forskellige ferieperioder. Hele juli er feriemåned, så det angives ikke. Den sidste del af juni og den første del af august er sommerferie, så for de dele af disse måneder er der et tillæg til basis-rundturene for de måneder. Hvad angår årstal er året 2012 basis. 2013 (plan) adskiller sig ikke signifikant fra 2012 (faktisk) mht. antal rundture. 2014 og de nærmest følgende år må ligne 2012 og 2013 mht. antallet af rundture alt i alt for hele året og dermed også i gennemsnit pr. døgn på ruten Rønne-Ystad, da den til rådighed værende tonnage er den samme.

Tabel 27 Forklaringsgraden (R^2) for beregningsmodel bag Figur 30 for antal passagerer og antal rundture pr. døgn på ruten Rønne-Ystad

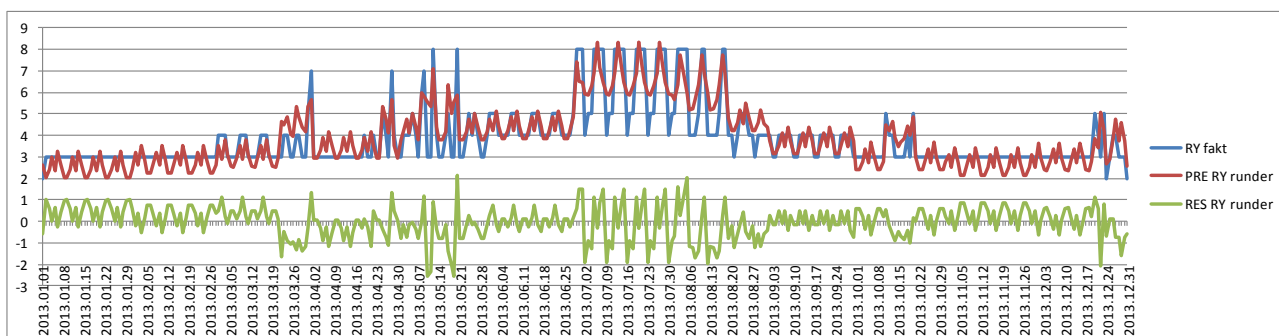
	Model 0	Model 1	Model 2
Antal passagerer pr. døgn (2008-2012)	0,779	0,837	0,868
Antal rundture pr. døgn (2008-2012)	0,724	0,747	0,773
Antal rundture pr. døgn (2008-2013)	n.a.	n.a.	0,766

Kilde: Egen analyse baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Den forklaringsgrad, som gælder for den model, der er illustreret i Figur 30 står under "Model 2" og er på knapt 77 % for antal rundture pr. døgn. Den tilsvarende forklaringsgrad for antallet af passagerer pr. døgn i "Model 2" er noget højere, nemlig knapt 87 %. Når der i Tabel 27 nævnes flere forskellige modeller er forskellene følgende: I "Model 0" er der ikke taget højde for interaktionen mellem den bestemte ugedag "lørdag" og så højsæsonen. Uden for højsæsonen er der nemlig flere passagerer og flere rundture fredag og søndag end lørdag, hvorimod lørdag er den største rejsedag i højsæsonen. Ved overgangen fra "Model 0" til "Model 1" er variablerne "Lørdage i juli" og "Lørdage i sommerferien sidst i juni og først i august" inddraget. Det fremgår af Tabel 27, at forklaringsgraden stiger 2-3 procentpoint ved overgangen fra "Model 0" til "Model 1". Når man yderligere går fra "Model 1" til "Model 2", hvor model 2 er den som ligger til grund for Figur 30, er forklaringen som følger: I model 1 anvendes samme "tillæg" for alle dage indenfor en given ferieperiode, fx hver af Påske-dagene, altså 1,5 (altså 1 eller 2) ekstra runder for alle Påskedage. Men mandag 2. Påskedag er en større rejsedag end lørdag og søndag, hvorfor det giver mening at give et større tillæg til førstnævnte end til de to sidstnævnte dage. Det er dét, som er gjort i trinnet fra model 1 til model 2, idet der er reguleret lidt op eller ned på tillægget for de enkelte dage indenfor hver af de syv forskellige feriepe-

rioder. Forklaringsgraden for model 1 anvendt på antal passagerer er som angivet i Tabel 27. "Model 0" svarer til "Model 1", men uden interaktionen mellem ugedagen lørdag og sommerhøjsæsonen i slutningen af juni, hele juli, og starten af august. Det er sådan set forudsat, at der historisk set har været sejlet et optimalt antal rundture under hensyntagen til kalenderne og det forventede antal passagerer pr. dag det pågældende år. Grundforudsætningen er her, at der sejles mest, når der er flest passagerer og omvendt, selv om der kan være kontraktbestemte afvigelser herfra. Med en given fremtidig kalender, og fx en tonnage som i 2012 og 2013 samt en efterspørgsel ligeledes på 2012 niveau er det muligt for årene 2013-2016 at estimere det forventede antal passagerer på basis af passagertallene og kalenderne for årene 2008-2012. Ligeledes er det muligt ud fra det faktiske antal rundture i 2008-2012, suppleret med den faktiske sejlplan for 2013, bl.a. for ruten Rønne-Ystad, at estimere det forventede antal rundture både i fx 2013 og de nærmest følgende år. Dette er allerede gjort og resultatet for året 2013 er vist i Figur 31.

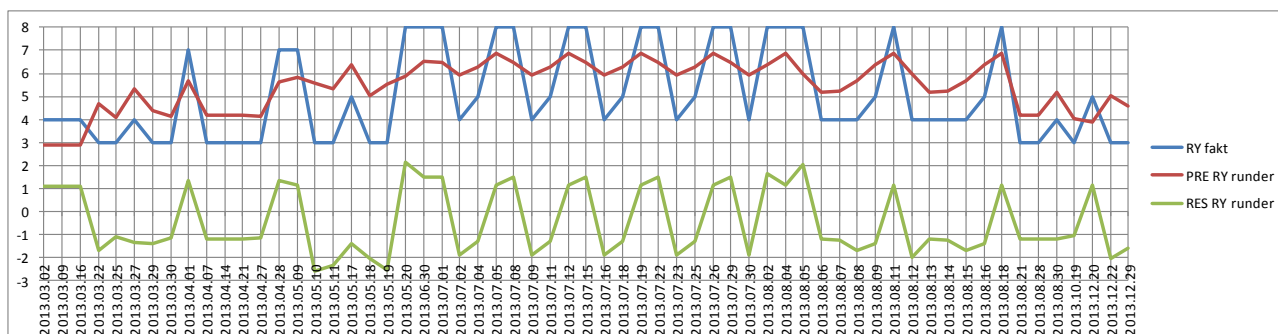
Figur 31 Modelberegnete vs. faktiske antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag i 2013.



Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

I Figur 32 er udvalgt de dage i 2013 (fra Figur 31) hvor der er en afvigelse på mere end 1 ved sammenligning af sejlplan og det forventede antal rundture iflg. model-beregningen. Fx er der én rundtur mere i sejlplanen lørdagene d. 2/3, 9/3 og 16/3 2013, end hvad man kunne forvente ud fra det historiske sejlmønster. På de nævnte datoer er der indsat fire rundture i 2013, mod forventeligt 3. At der er 4 rundture på fredage - lørdage - søndage i perioden er faktisk også noget nyt i sejlplanen for 2013, hvor der i den tilsvarende periode for 2012 blev sejlet 3 rundture pr. dag alle dage. Det fører for vidt at kommentere alle de datoer, hvor der er en afvigelse på over 1 i 2013 sejlplanen.

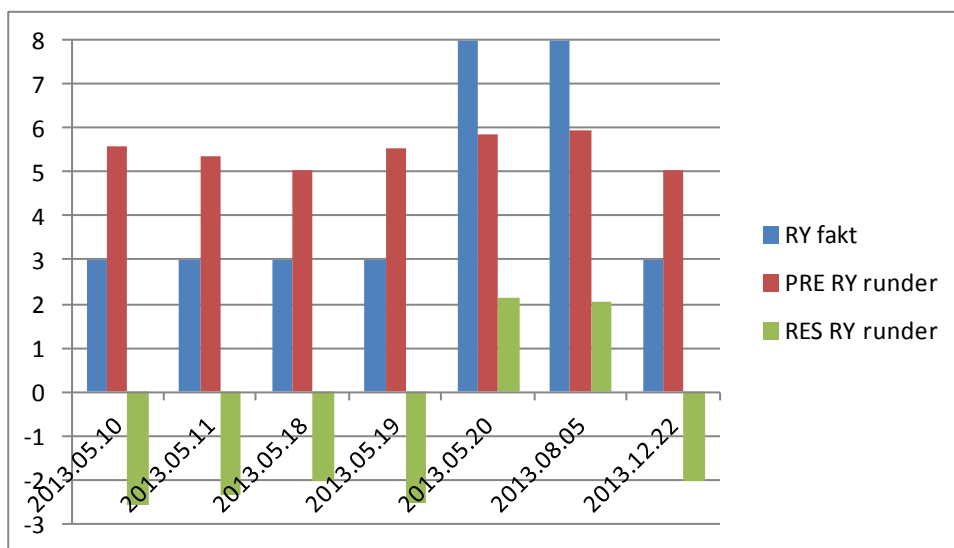
Figur 32 Modelberegnede vs. faktiske antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag i 2013 – datoer med en afvigelse på mere end én rundtur.



Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

I Figur 33 er udvalgt de datoer, hvor der er en afvigelse på over 2 rundture, når man sammenligner sejlplanen for 2013 med det modelberegnedes antal rundture. Det ses af Figur 33, at der sejles to færre rundture end forventet på fem datoer, og to flere rundture end forventet på to datoer i 2013, men det planlagte antal rundture kan meget vel være optimalt - og er det formentlig - selv om den udenforstående model-beregning siger noget andet i nogen tilfælde. Den beregningsmodel, som er illustreret i Figur 30 kan dog evt. alligevel anvendes som beslutningsstøttemodel for en justering af antal rundture, for eksempel hvis opgaven gik ud på at give forslag til omrokering af, tilføjelse af eller fjernelse af et givet antal afgange.

Figur 33 Modelberegnete vs. faktiske antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag i 2013 – datoer med en afvigelse på mere end én rundtur.



Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Der er ikke signifikant forskel på 2012 og 2013 totalt set mht. antal rundture, men der er planlagt lidt færre antal rundture i 2013 end der faktisk blev gennemført i 2012 på ruten Rønne-Ystad tur-retur, jf. Tabel 28. Man kunne godt modelmæssigt "få antallet af rundture til at stemme på en prik" både for 2012 og 2013, på samme måde som for 2008-2010, ved at inddrage en "årstals-variabel" mere, men som nævnt er forskellen på 2012 og 2013 mht. antal rundture på RY-ruten ikke signifikant, hvorfor forklaringsgraden (R^2) forringes, hvis én årstals-variabel mere (en såkaldt 0-1 dummy variabel) inddrages. Det fremgår af Tabel 28, at der i 2013 i lighed med 2012 stort set kun sejles med hurtigfærge på RY-ruten.

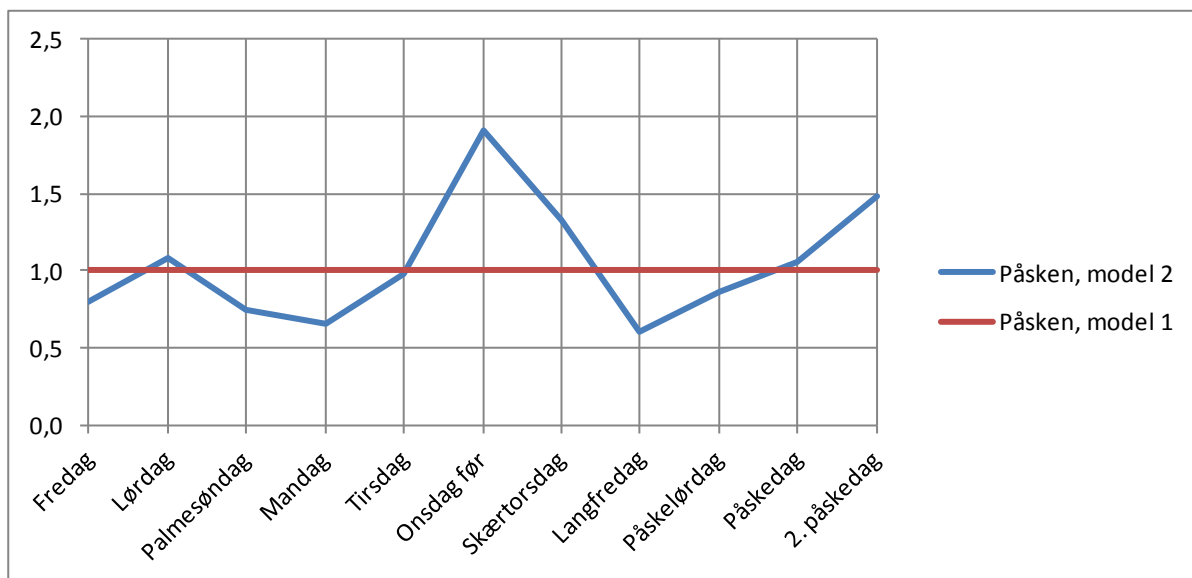
Tabel 28 Antal passagerer og antal rundture pr. døgn på ruten Rønne-Ystad

År	Irregulære dage	Hurtig-færge(r)	Ropax færge	Konventionel	RY runder i alt p.a.	Forventede runder	Afvigelse, runder
2008	51	1070	241	276	1587	1587	0
2009	30	1103	308	231	1642	1642	0
2010	69	1033	181	438	1652	1652	0
2011	60	1134	56	497	1687	1687	0
2012	7	1418	2	15	1435	1428	7
2013	0	1392	1	25	1418	1425	-7
2014	0					1426	
2015	0					1426	
2016	0					1427	
Total	217	7150	789	1482	9421	13699	0

Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Der redegøres nedenfor for variationerne i det "tillæg" i antal rundture, der er forudsat i "model 2". Niveauet for de enkelte dage indenfor ferieperioderne er estimeret som det faktiske antal passagerer pr. dag divideret med antal passagerer estimeret ud fra model 1 – baseret på data for en 5-års periode (2008-2012). Onsdag før Skærtorsdag er den dag, hvor der reguleres mest på det tillæg, der ellers var gældende for hvert døgn i Påsken. Resultatet er så, at pga. ekstra mange passagerer onsdag før Skærtorsdag i forhold til gennemsnittet pr. dag i Påsken vil det også slå igennem i det forslag, som "Model 2" kommer med til antal rundture i den pågældende dag for det givne år.

Figur 34 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for Påsken



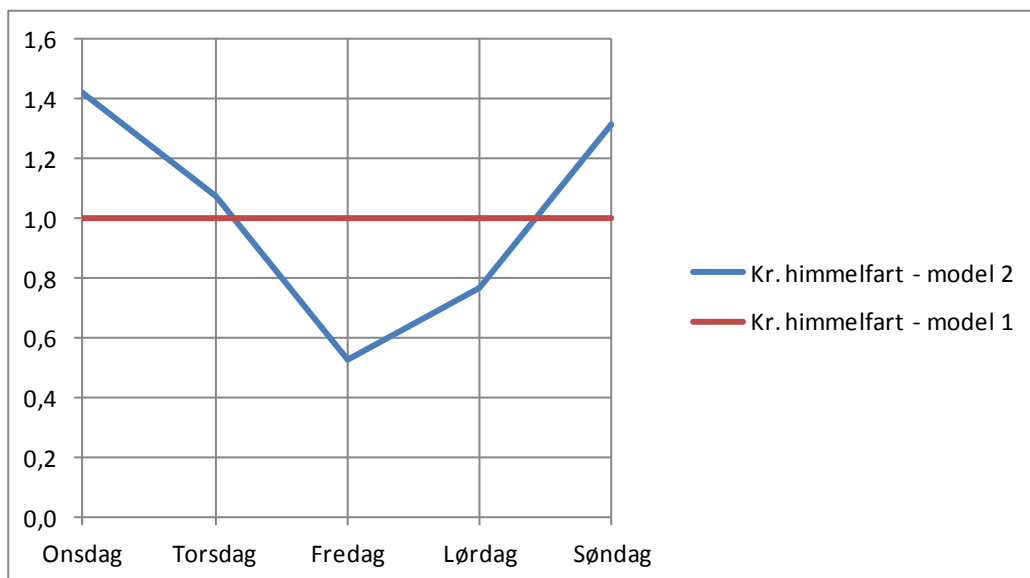
Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 35 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for Bededagsferien



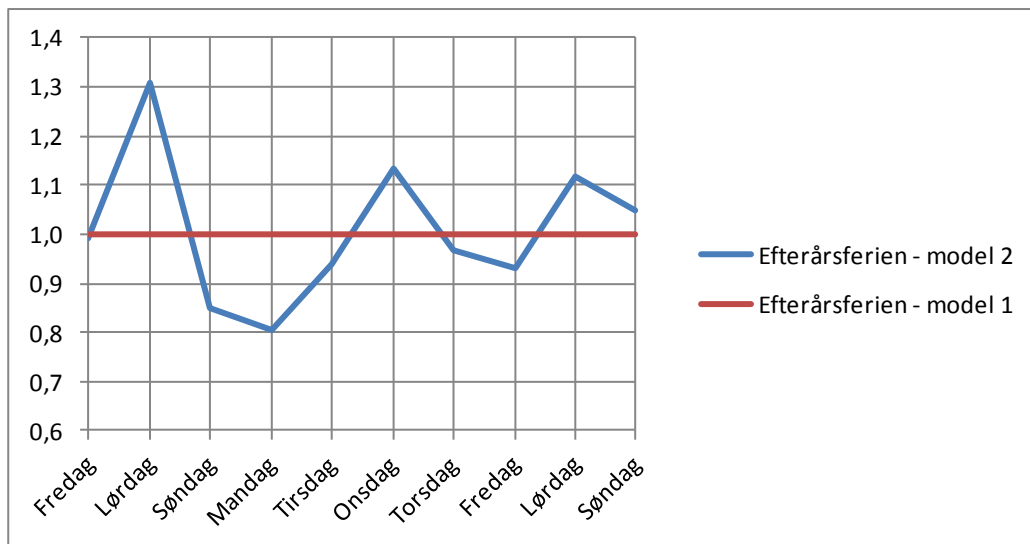
Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 36 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for Kristi himmelfartsferien



Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 37 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for efterårsferien (til og med uge 42)

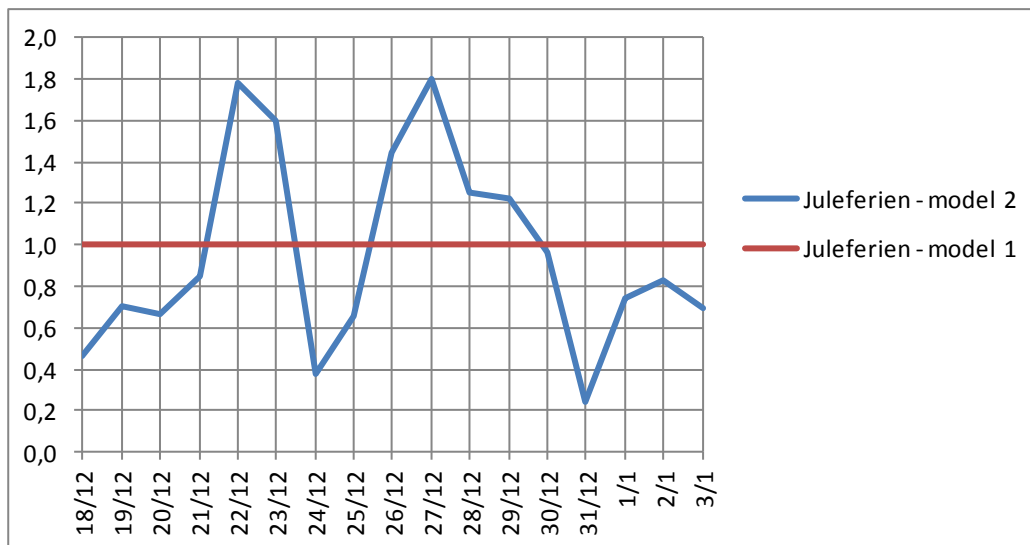


Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Efterårsferien er i nogen grad en lørdag til lørdag ferie, sikkert typisk i lejet feriehus, med mindre der overnattes hos familie og venner inkl. eget eller lånt feriehus. En fortolkning af de 1,3 for lørdag før uge 42 er følgende: Modelmæssigt foreslås iflg. Figur 30 strengt taget model 2, de blå søjler i Figur 30 2,01 rundtur som basis plus 0,38 rundtur fordi efterårsferien ligger i oktober plus 1,13 fordi dagene omhandler efterårsferien. Men når eller hvis der specifikt er tale om lørdag før uge 42 skal de 1,13 ganges med 1,3, altså 1,47 rundtur ekstra. Summa summa foreslår "Model 2" altså $2,01+0,38+1,47=3,86$ – altså 4 rundture den pågældende lørdag. Hvis eksemplet gjaldt for fx 2013, hvor nævnte dag før uge 42 er lørdag d. 12. oktober, kan man se i sejlplanen for 2013, at der netop planlægges 4 rundture. Så dette kunne altså indikere, at modellen ikke er helt ved siden af. Den tilsvarende dag i 2012, altså lørdag før uge 42, var d. 13/10, hvor man af sejlplanen kan se, at der var indsat hele 5 rundture, hvoraf den sidste afgang var så sent som kl. 22.30 fra Rønne med returankomst til Rønne søndag d. 14/10 kl. 01.40 (altså et par timer efter udløbet af d. 13/10 2012). Der var ikke mange passagerer med fra Ystad mod Rønne på den nævnte afgang på den nævnte dag, og rundturen gled dog også ud fra sejlplan 2012 til sejlplan 2013, hvilket "modellen" også ville have foreslået. Når "modellen" tilsyneladende kommer med "det rigtige" forslag for den nævnte dag i 2013 er det lidt tilfældigt, idet der kan være andre datoer, hvor den faktiske sejlplan er bedre end modellens forslag. Man må antage, at sejlplanens forslag som hovedregel er det bedst mulige, men hvis man som tidligere nævnt skulle stå med den opgave at pege på mulige datoer som kandidater til en rundtur mere eller en rundtur mindre end planlagt, ja så kan modellen muligvis være en hjælp.

Den sidste af de 7 ferieperioder, der fremgår af Figur 38, omhandler juleferien og hvorledes de forskellige datoer omkring jul og nytår ligger mht. antallet af passagerer og rundture i forhold til gennemsnittet for hele juleferieperioden, baseret på gennemsnit for årene 2008-2012 i det omfang, at de nævnte datoer faktisk var en del af juleferien. Længden af juleferien varierer i modsætning til de øvrige ferieperioder fra år til år. Hvis 1/1 falder på en fredag slutter jule- og nytårsferien naturligvis først d. 3/1, og hvis d. 18/12 falder på en fredag (2009, 2015) kan man evt. vælge at betragte juleferien som startende der. Figur 38 viser, at 22. og 23. samt 26. og 27. december er de største rejsedage omkring julen, hvorimod selve d. 24/12 og 31/12 traditionelt er de mest stille rejsedage blandt juledagene, men selv for disse rejsedage er der jo et plus sammenlignet med andre dage i december.

Figur 38 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for juleferien



Kilde: Egne analyser baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

5.6 Prisudvikling på passagerbilletter

Der findes for nuværende grundlæggende tre billettyper: normalbilletter (også benævnt standardbilletter), pendlerbilletter (med Færgen Bizz el Færgen Kort) og billetter til nedsat pris på restriktive vilkår (for nuværende hhv. rabatbilletter og billigbilletter). Biletpriserne er ikke fastlagt i kontrakten, men kontrakten fastsætter maksimale priser pr. billettype samt stiller krav til maksimale gennemsnitspriser på en del af billetterne. Den maksimale gennemsnitspris på Ystadruten er 65 % af normalbiletprisen. Der er krav om et væsentligt dagligt udbud og salg af billigbilletter, for at rederiet kan overholde kravet til den realiserede gennemsnitspris. På Færgens hjemmeside fremgår priser på normalbilletter på alle ruter samt pendlerbilletter på Ystad- og Køgeruterne direkte. Tillige er der links til en række forskellige kampagner og tilbud. Priserne på de øvrige billetkategorier fremgår af den samlede prisliste, der kan hentes som PDF-fil.

Det fremgår af Tabel 29, at normalpriserne for passagerer er steget 33 % på de 9 år fra 2004-2013 mens prisen for bil med 5 passagerer er steget med 69 % i lavsæsonen og 26 % i højsæsonen (29/6 – 18/8). Dog er der i 2013 indført en online rabat på 100 kr. pr. returrejse pr. bil og pr. campingvogn/anhænger. Hvis denne rabat (50 kr. pr. overfart med bil) fraregnes har stigningen været hhv. 62 % og 20 % for biler i lav- og højsæsonen. Til sammenligning er brugerpriserne steget med ca. 22 % over de 9 år.

Tabel 29 Udviklingen i prisen på normalbilletter på Rønne-Ystad-ruten 2004-2013

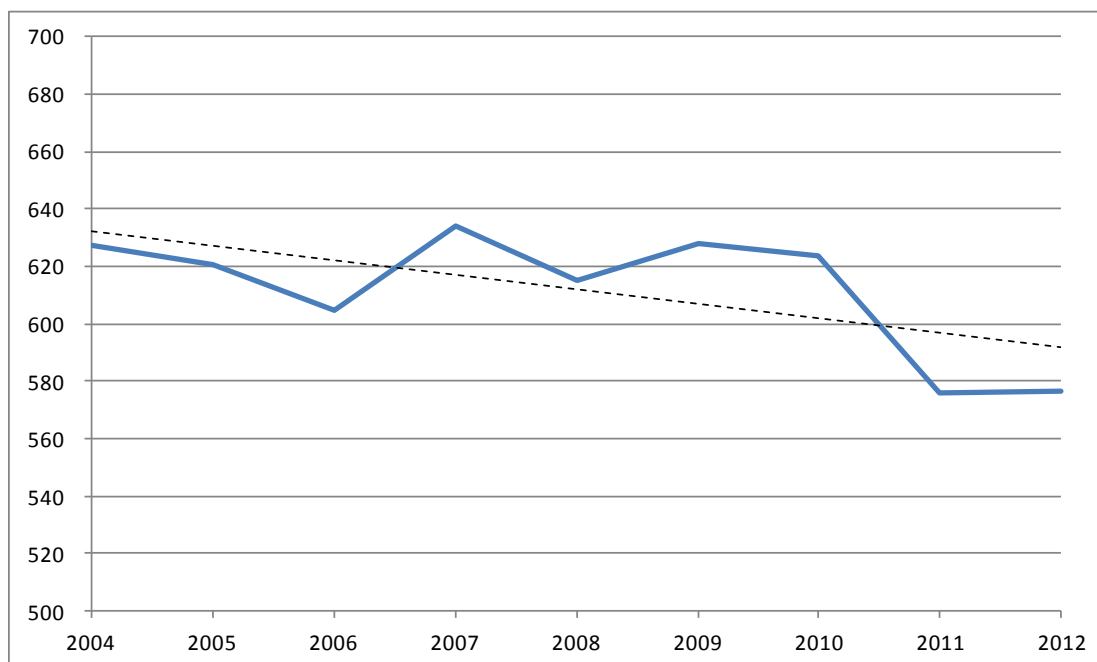
År	R-Y, voksen, lav	R-Y, voksen, høj	R-Y, lav bil 5, lavsæson	R-Y, lav bil 5, højsæson	Forbrugerprisindex
2004	144	144	666	896	108,3
2005	159	159	710	930	110,2
2006	162	162	717	947	112,3
2007	164	164	850	964	114,2
2008	168	168	900	986	118,1
2009	174	174	995	1018	119,7
2010	177	177	1038	1038	122,4
2011	179	179	1051	1051	125,8
2012	183	183	1075	1075	128,8
2013	192	192	1128	1128	131,8
2004-13 %	33%	33%	69%	26%	22%

Kilde. Prislister iflg. sejlplaner fra BornholmsTrafikken og Færgen – samt Danmarks Statistik

Note: Forbrugerprisindexet er estimeret. Højsæson, 2013: 29.06-18.08. I 2013 gives 100 kr. i online rabat for biler pr. retur

Priserne på standardbilletter (normalpriserne) er dem, som turisterne typisk ser. De realiserede gennemsnitspriser adskiller sig herfra, idet sidstnævnte er set fra Færgens synsvinkel og opgøres derfra som et vægtet realiseret gennemsnit. Hvis man yderligere korrigerer for den almindelige prisudvikling generelt, så viser det sig, at de realiserede gennemsnitspriser faktisk er steget mindre en forbrugerprisindexet, og altså reelt er faldet, dvs. målt i faste (2012) priser. Dette er vist i Figur 39.

Figur 39 Realiserede gennemsnitspriser for bil+5 (Ystad-ruten) i 2012-priser



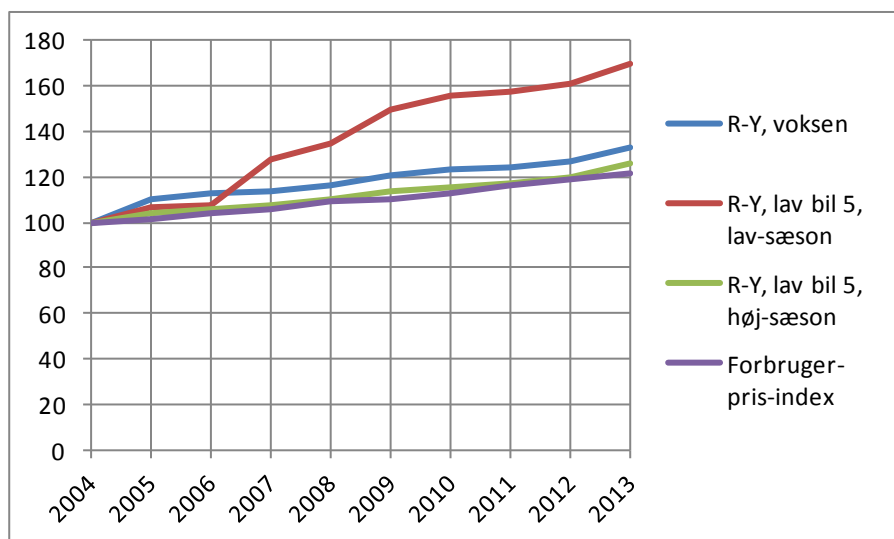
Kilde: Baseret på data fra Trafikministeriet.

5.6.1 Prisdifferentiering

Hvad standardbilletterne angår, har der i hele perioden ikke været nogen differentiering på personbilletprisen mellem lav- og højsæson, og der har ikke været nogen differentiering på prisen mellem lav- og højsæson for biler siden 2010. Tilbage i 2004 var der en rabat i lavsæsonen på 26 % for biler, men denne rabat blev gradvist udfaset frem til 2010, hvor den helt forsvandt.

Prisstigninger for biler udenfor højsæsonen har næppe virket fremmende for mulighederne for at skaffe flere turister til Bornholm på det pågældende tidspunkt. De nævnte prisstigninger har formentlig også i særlig grad ramt de fastboende, da disse i højere grad end turisterne rejser hele året. Lavsæsonen udgør langt det meste af året, dvs. over 10 ud af de 12 måneder. Den betydelige prisstigning – her med fokus på stigningen for biler fra 2004-2010 og videre frem – gør sig altså gældende i hovedparten af året. En grafisk illustration af prisudviklingen på hovedruten Rønne-Ystad fremgår af Figur 40.

Figur 40 Indekseret prisudvikling på Rønne-Ystad-ruten 2004-2013 (2004=100)



Kilde: Normalbilletpriser, Tabel 29

It-billetter (intern tarif) er særligt rabatterede billetter, som tilbydes turismeerhvervet til brug for pakkerejser på Bornholm, hvor pakkerejsen indeholder en samlet pris for bro, færgeoverfart og overnatning. I et brev fra DI d. 22. oktober 2012 underskrevet af: Dansk Byggeri, 3F Bornholm, DI Bornholm, Bornholms Landsbrug, Bornholms Passagerforening og LO Sektion Bornholm anføres bl.a., at man finder det urimeligt at turismen prioriteres frem for det øvrige erhvervsliv.⁸

5.7 Turismeerhvervets tilfredshed med og ønsker til transportvilkårene

Der er gennemført personlige interviews med lederne af ti væsentlige og af hensyn til bredden i det bornholmske turismeprodukt nøje udvalgte bornholmske turismeaktører for at afklare deres tilfredshed med de nuværende transportvilkår, samt for at opsamle deres ønsker til turisternes rejsevilkår i den kommende udbudsperiode.

⁸ www.brk.dk/Indflydelse-Politik/Kommunalbestyrelsen-udvalg/udvalg%20og%20r%C3%A5d/Referater%20Kontakttrdet%202012/121217%20-%20Referat.pdf.

Det nuværende færgeudbud har med indsættelsen af hurtigfærgen Leonora Christina og den dermed øgede kapacitet til sejlads på både Ystadruten og Sassnitzruten afhjulpet nogle af de kapacitetsproblemer, der tidligere er blevet opfattet som en væsentlig barriere for vækst og udvikling i turismen på Bornholm. Skiftedagsproblematikkerne er med den øgede kapacitet også stort set elimineret. Der er dog fortsat elementer ved færgeproduktet, som turismeerhvervet vurderer problematiserer deres muligheder for at tilbyde nuværende og potentielle turister til Bornholm et konkurrencedygtigt produkt hvad angår pris, valgmuligheder og rejseoplevelse. Tillige har erhvervet ønsker og krav for så vidt angår tonnage og destinationer.

5.7.1 Pris

Turismeerhvervet på Bornholm svarer samstemmende, at transportpriserne til Bornholm er én af de største hæmskoer 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, der 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 rejsen til en bedre pris. Problematikken forstærkes af, at størsteparten af turisterne booker online. Erhvervet kan derved ikke så nemt guide turisterne til at vælge en billig afgang på en anden dag eller et andet tidspunkt, hvis normalprisen på de attraktive afgange afskrækker.

Særligt i skuldærsæsonerne opleves færgepriserne som en hæmsko. Her er det typisk par, som rejser, og de kommer typisk på korte ophold og kan opnå stor rabat på overnatningen. Færgen kommer dermed til at udgøre en uforholdsmæssig stor del af rejsebudgettet, og derfor vurderer erhvervet, at Bornholm får baghjul af konkurrerende indenlandske destinationer, som kan nås uden færgetransport, samt udenlandske destinationer hvortil der nok er høje transportudgifter, men som byder på sol og sommer. I skuldærsæsonerne arbejder turismeerhvervet med mere specifikke produkter som konferencer, grupperejser og gourmetturisme. Kunderne tiltrækkes bl.a. af, at de bornholmske priser på et konferencedøgn eller en aftenmenu er konkurrencedygtige sammenlignet med fx hovedstadsområdet. Men hvis rejsepriserne betyder, at Bornholm ender med at blive det dyreste alternativ, og hvis rejsemuligheder og rejsetidspunk-

ter tilmed er uhensigtsmæssige er der stor risiko for, at Bornholm bliver fravalgt til fordel for det øvrige Danmark eller Sverige.

I højsæsonen opleves prisniveauet mindre problematisk. Rejsegrupperne er større, opholdene længere og overnatningerne dyrere. Rejsebudgettet til sommerferien er typisk også større, og turisterne ved, at det koster at rejse på tidspunkter, hvor alle andre også vil til Bornholm. Erhvervet giver dog udtryk for, at også i højsæsonen er overlæggen kommet for højt op, når Bornholm sammenlignes med konkurrerende destinationer.

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 kommunikerer.

5.7.2 Frekvens og afgangstider

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 skuldæsonerne 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. Det er helt essentielt særligt i forhold til at kunne sælge forlængede weekendophold og konferenceophold på vilkår, som gør Bornholm konkurrencedygtig. En afgang ved middagstid fra Ystad er et stort behov, da den harmonerer godt med gæsternes rejsetid hjemmefra og giver mulighed for at få noget ud af den første feriedag. Med den sene eftermiddagsafgang er feriens første dag slut ved ankomsten til Bornholm. Tilsvarende vil en formiddagsafgang fra Rønne betyde, at gæsterne kan spise morgenmad i ro og mag, pakke sammen og så begynde rejsen hjem. I dag er de henvist til den ubekvemme afgang kl. 6:30. Et andet hensyn er, at mange kunder i de mørke måneder er seniorer, som i større udstrækning finder det ubehageligt at køre ukendte ste-

der i mørke. Feriehusgæsterne skal fx ud og finde deres hus i en mørk skov uden gadebelysning.

Også i skuldersæsonerne er det meget u hensigtsmæssigt, at man på visse store rejsedage må tage til takke med de meget sene aftenafgange over Ystad. Lejrskolebørn fylder fx godt op på vandrehjem og feriecentre i skuldersæsonen, men på grund af et stort pres på de mere attraktive eftermiddagsafgange bliver de store rejsegrupper nogle gange henvist til de sene afgange over Ystad. Børnene kan dermed på ankomstdagen først ligge i deres senge et godt stykke over midnat. Det vurderer skolerne som uacceptable vilkår, og så bliver Bornholm fravalgt.

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 afgange på midtuger i lavsæsonen et plus, men når den ene afgang ligger meget sent om aftenen for at tilfredsstille godserhvervets krav, er den - set med turismeerhvervets øjne - så godt som ligegyldig.

5.7.3 Destinationer

Turismeerhvervet fremhæver Ystad og Sassnitz som de rigtige destinationer at besejle. De er logiske, tilgængelige og bekvemme for de mest relevante markeder for Bornholms turisme nemlig Danmark, Sverige, Norge og Tyskland. Ingen af turismeerhvervets aktører har ytret ønske om at besejle alternative destinationer til hhv. Ystad og Sassnitz. Ruten til Køge anses som ligegyldig i turismesammenhæng. Flere fremhæver, at periodevis direkte sejlads til Polen er nødvendig, hvis dette marked skal opdyrkes og de potentielle vækstmuligheder udnyttes.

Ruten til Ystad har helt overordnet den højeste prioritet i turismeerhvervet. Hyppig og tilstrækkelig besejling af denne rute til en rimelig pris i perioden fra Påske til og med efterårsferien anses som nødvendig for, at særligt de danske feriegæster opfatter Bornholm som en tilgængelig og attraktiv feriedestination. Køgeruten er til gengæld ikke relevant for turismeerhvervet. Flere aktører melder ud, at de gerne så ruten til Køge helt nedlagt, således at de anvendte ressourcer kunne anvendes til udbygning og forbedring af sejladsen på Ystadruten i stedet. Sejlads som relativt set ville være en større gevinst for Bornholm. Andre har givet udtryk for, at ruten til Køge ikke er en prioritet ud fra et turismemæssigt synspunkt, men at den kunne have sin relevans i andre sammenhænge.

Sejlads til Tyskland skal (op)prioriteres

Sejladsen til Tyskland er ikke omfattet af udbuddet, men flere har understreget, at der er tale om en samfundsbegrundet rute for Bornholm pga. de tyske turisternes store betydning. Turismeerhvervet har entydigt givet udtryk for, at Sassnizruten har afgørende betydning, hvis Born-

holm skal være attraktiv for tyske gæster. Tysklandsrutens betydning dokumenteres også af udviklingen i antallet af tyske turister på Bornholm, hvor der i perioden med høj frekvens på ruten kom et langt større antal tyske turister til øen. Turisterne vil rejse den direkte og den nemmeste vej. Er det besværligt og tilmed også dyrt at komme til Bornholm, finder tyskerne et andet sted at holde ferie, vurderer erhvervet.

Som minimum har erhvervet givet udtryk for, at den nuværende betjening på Sassnitzruten skal fastholdes i højsæsonen for så vidt angår kapacitet, frekvens og afgangstider, og at der skal sikres større kapacitet omkring helligdagene i forsæsonen. Et skrækscenarie vil være en tilbagevending til de natsejladser, man måtte tage til takke med i weekenderne for nogle år tilbage. Direkte og tilstrækkelig sejlads på den direkte rute er også essentiel, hvis erhvervet skal have større held med at få tyskerne til at vælge Bornholm, når det gælder korte ophold i skuldæsonerne og ikke kun som destination for deres sommerferie.

Hvis andelen af gæster fra Tyskland ikke skal fortsætte den nedadgående spiral, er det dog erhvervets klare melding, at ruten til Tyskland må opprioriteres. Som med Ystadruten er frekvens, afgangstider og prisniveau i fokus, men i forhold til Sassnitzruten får også tonnage og service en del ord med på vejen. Ruten besejles i dag enten med Hammerodde, der har utilstrækkelig kapacitet og ubekvemme faciliteter, eller med Povl Anker, der opleves som tidsvarende og slidt. Sejltiden er lang, og ombord tages der ikke særlig store hensyn til de tyske kunders behov for så vidt angår skiltning, øvrig kommunikation og service. Summa summarum: Tyskerne oplever et transportprodukt, der ikke står mål med forventningerne til, hvordan en ferieoplevelse på Bornholm skal starte eller slutte. Skuffelserne kan betyde, at Bornholm går glip af de så væsentlige genbesøg samt uvurderlig markedsføring i form af anbefalinger til venner og familie.

5.7.4 Kapacitet og tonnage

Erhvervet giver udtryk for, at den nuværende kapacitet for så vidt angår højsæsonen er tilstrækkelig. Kapacitetsproblemer har tidligere været et kritikpunkt fra turismeerhvervet, men i det store og hele er det for nuværende ikke opfattelsen, at færgekapaleten er en flaskehals for at få turister til Bornholm.

I den nuværende udbudsperiode efter indsættelsen af Leonora Christine er det selv på week- enddage 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.

Paradoksalt nok stiller turismeerhvervet i en vis udstrækning spørgsmålstegn ved den nuværende meget høje og dyre reservekapacitet. Den nuværende løsning sikrer stor driftssikkerhed, idet den primære færge Leonora Christina kan erstattes af hhv. Villum Clausen ved værftsophold/driftsproblemer og af Povl Anker i tilfælde af hårdt vejr. Men det smerter en kende at se især Villum Clausen ligge ved kaj så stor en del af året. Et andet smertensbarn er nødvendigheden af at have færger til at besejle Køgeruten, som for turismeerhvervet kun har meget ringe interesse. Flere i turismeerhvervet giver således udtryk for, at de på sigt gerne så en mere optimal tonnagesammensætning. Hyppigst nævnt er løsningen med en stor hurtigfærge som primære færge, samt en stor fregatfærge, som ligeledes kan holde en acceptabel overfartstid, og endvidere kan opsuge hurtigfærgens passagerer i tilfælde af dårligt vejr. Andre igen nævner chartring af en færge fra et andet rederi som et ønskværdigt scenarie i forhold til at dække behovet for særlig høj kapacitet i højsæsonen.

5.7.5 Skiftedagsproblematikker

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

Feriehusovernatninger udgjorde i 2012 47 % af alle kommercielle overnatninger på Bornholm, og denne branche er stort set ene om at have faste skiftedage i højsæsonen. På andre tidspunkter af året melder også feriehusbranchen om en udstrakt grad af rullende skiftedage. Skiftedagene fordeler sig nogenlunde ligeligt mellem lørdag og søndag samt et mindre antal huse med skiftedag torsdag. De tre medvirkende bureauer melder dog alle om nedgang i antallet af de såkaldte torsdagshuse i højsæsonen. De er mindre attraktive for ejerne, fordi de udlejes mindre. Der har i en vis udstrækning været tale om en form for nødvendigt onde i den tid, hvor der ikke var tilstrækkelig færgeskapacitet i weekenderne.

Meldingen fra feriehusudlejerne er nemlig, at især børnefamilierne, som skal tage hensyn til både institutions- og skolesommerferie samt forældrenes feriekalendere, foretrækker at lægge deres sommerferie fra weekend til weekend. Kan dette ønske ikke efterkommes på Bornholm kigger de sig om efter alternative feriedestinationer. Attraktive (pensionist)priser kan godt flytte særligt segmenter uden for arbejdsmarkedet til afgang midt på ugen i stedet, og derved være med til at mindske behovet for meget høj kapacitet i weekenderne. Men efterspørgslen efter hele uger i feriehus på Bornholm fra weekend til weekend er så stor i højsæsonen, at det for nuværende ikke er attraktivt for bureauerne at arbejde med at gøre plads til gæster, som kan rejse midt på ugen.

De øvrige overnatningsformer på øen tilbyder skæve og korte ophold også i højsæsonen. Meldingen fra dem er, at såfremt de får en dialog med kunderne vil de gerne afkorte eller forlæn-

ge deres ophold en dag eller to, hvis det betyder, at de kan få rejsen til en billigere pris. Tilsvarende fleksibilitet er kunderne villige til, hvis de ved at vælge en alternativ rejsedag kan komme til at rejse på et tidspunkt på døgnet, som passer til deres behov. Det kan eksempelvis være mandag middag som alternativ til en meget sen aftenafgang søndag.

5.7.6 Bookingbetingelser og rabatbilletsystem

Kunderne booker i meget stor udstrækning online, og det har skærpet kravene til transportproduktet. Tidligere kunne bureauet eller hotellet i telefonen overbevise tyskerne om, at det også er muligt at rejse over Ystad. I dag fravælger de Bornholm, hvis der ikke er en direkte færge. Tilsvarende fravælger danske kunder Bornholm, hvis de ikke kan finde en færgeafgang på et passende tidspunkt til en passende pris. Tidligere kunne de i telefonen blive overtalt til en anden afgang, hvis deres foretrukne sejltidspunkt ikke var en mulighed, eller afgangen var udsolgt eller for dyr. Ellers melder erhvervet om stor tilfredshed med det nuværende booking-system, som opleves velfungerende og nemt gennemskueligt.

Intervieweren har spurgt alle ti aktører om deres vurdering af det nuværende system med de forskellige rabatbilletter, herunder it-billetter. Den enslydende melding er, at udbydere med adgang til it-billetter betaler for denne fordel gennem deres medlemskab af Rejsegarantifonden og deres bidrag til den fælles markedsføring i samarbejde med Færgen og Destination Bornholm. Denne gruppe har ikke særligt reserverede billetter men sælger billetter fra samme pulje som alle øvrige rejsende har adgang til. Særligt uden for højsæsonen, hvor Færgen har brug for hjælp til at få fyldt op på afgangene, kan pakkerejseoperatørerne dog sælge billetter til lavere priser. Man må yde for at nyde, og rønnebærerne er ikke sure hos dem som står uden for, da der eksisterer rabat- og billigbilletter til næsten lige så lave priser. I højsæsonen får kun pakkerejseoperatørerne rabat, men der er forskellen mellem it-pris og normalpris forsvindende lille ud fra den logik, at Færgen på den årstid ikke behøver særlig markedsføringshjælp til at få solgt billetter til Bornholm. Som nævnt under afsnittet om pris er det dog et generelt ønske, at det bliver langt mere synligt end i dag, at der er mange muligheder for at købe billige billetter til Bornholm.

6 Afsluttende betragtninger

Både godserhverv, turismeerhverv og borgere ønsker lavere priser på transport end i dag. Set fra en bornholmsk synsvinkel og – vil nogen sige – ud fra en rimelighedsbetragtning ville det være ønskeligt, om staten trådte til med et større tilskud til færgebetjeningen, hvilket ville gøre det muligt at kunne tilbyde samme eller bedre service til en lavere pris.

Såfremt der ikke opnås et større statsligt tilskud til færgebetjeningen kan man sandsynligvis kun reducere priserne såfremt man ændrer den nuværende besejling af Bornholm, eksempelvis ved at sejle med andre eller færre færger. Såfremt lavere priser er betinget af en anden besejling end i dag, er det imidlertid knapt så tydeligt, hvad det bornholmske samfund ønsker. Generelt er der tilfredshed med den kapacitet, der i dag tilbydes. Samtidigt giver en række aktører dog udtryk for, at der måske også er tale om "en lidt flot" (og dyr) løsning, med fire forskellige færger (og færgetyper), hvoraf de to ligger i havn i store dele af året.

Inden for rammerne af det nuværende færgeudbud bærer rederiet risikoen ved stigninger i olieprisen, en risiko der i en vis udstrækning dækkes ind via billetpriserne. Såfremt staten overtager denne risiko, vil det - uden en direkte forøgelse af tilskuddet til færgedriften - være muligt at reducere billetpriserne til og fra Bornholm.

Godserhvervet er nogenlunde tilfreds med de trafikforhold, der tilbydes (når der bortses fra prisniveauet). Til gengæld er det en ret udbredt holdning blandt turistaktører og borgere, at der er taget (for) vidtgående hensyn til godserhvervet i den nuværende besejling af Bornholm, hvilket specielt i lav- og skuldærsæson resulterer i en utilfredsstillende frekvens og et valg af uhensigtsmæssige afgangstider. Transportministeriet har valgt ikke stillet kontaktlige krav til afgangstider, så længe rederiet, Kontaktrådet og turist- og godserhvervene ikke har haft indsigelser til de nuværende afgangstider.

I den nuværende kontrakt lægges der i ualmindelig vid udstrækning op til prisdifferentiering. Det er dog langt fra hele spillerummet, der i dag anvendes af operatøren. *Prisdifferentiering* vil kunne medvirke til at flytte presset fra højkapacitetsdage og højkapacitetstidspunkter til andre dage og tidspunkter. Dette kunne evt. ses i sammenhæng med ændret tonnage så som *tre skibe i stedet for fire*, uden ændring i antallet af destinationer, såfremt dette af omkostningsmæssige og prismæssige hensyn skulle blive aktuelt. Der er ingen kontraktmæssige krav om, at både Ystad og Sassnitz skal have max. kapacitet indsat på samme ugedag i højsæsonen, da Sassnitz ikke er en del af den samfundsbetingsede færgebetjening af Bornholm. Ystad kunne prioriteres lørdag, og Sassnitz andre dage end lørdag. Ligeledes er der en vis forskydning i

højsæsonsugerne mellem Danmark og Tyskland, hvilket evt. også kunne indgå i prioriteringen af maxkapaciteten i højsæsonen.

Såfremt man overgår til kun at have to destinationer (Ystad og Sassnitz), vil det teoretisk set være muligt at have den samme transportkapacitet med en mindre færgekapacitet, hvilket burde gøre en prisreduktion mulig. Denne mulighed er blevet nævnt af aktører i denne analyse, men spørgsmålet har ikke været i fokus i analysen. Modellen vil dog indebære, at der flyttes omkostninger fra færgetransport til vejtransport, hvilket sandsynligvis vil indebære, at der skal findes en model til kompensation af godserhvervet. Endvidere er der med denne model et potentiale for transitproblemer. I nærværende analyse er der ikke set nærmere på hvilke af de tidligere afdækkede transitproblemer der eventuelt stadig er gældende (CRT (2003), "*Rapport om hindringer for transitrejser*"), men det har for nyligt været nævnt, at betydningen af disse har været overbetonet. Med 3/4 af fragten har Køgeruten dog med al ønskelig tydelighed vist sin berettigelse rent fragtmæssigt, og den direkte rute til moderlandet vil formentlig alene af fragtmæssige hensyn være en permanent del af den samfundsmæssige færgebetjening af Bornholm, hvortil kommer en række andre hensyn.

Trafikvaner og ønsker til besejlingen ændrer sig over tid. Derfor har en række aktører ytret ønske om en mere smidig udbudskontrakt, der i større udstrækning end i dag gør det muligt at ændre i sejlplanen indenfor kontraktperioden, såfremt ændringerne økonomisk set kan holdes inden for den aftalte ramme.

Med den nuværende færgekapacitet er der ikke længere et udtalt "skiftedagsproblem" i weekenderne i sommerferieperioden, og set ud fra turismeerhvervets synspunkt er transportproblemet snarere relateret til frekvens og uhensigtsmæssige afgangstider i skuldærsæsonen. Såfremt man betragtede den samlede mængde af rundture på et år, som en "fast pulje" kunne en mulig løsning på den manglende frekvens i skuldærsæsonen måske være at flytte nogle af aftenafgangene i højsæsonen til middagsafgange i skuldærsæsonen.

7 Litteraturhenvisninger / kilder / tabel- og figurlister

7.1 Litteraturhenvisninger

Bornholms Vækstforum (2007). *"Erhvervsudviklingsstrategi 2007 – 2010 Det unikke Bornholm Vækst via kreativitet og kvalitet!"* Tilgængelig:

www.w2l.dk/file/7152/Erhvervsudviklingsstrategi_Bornholm.pdf

Bornholms Tidende (2011). *"Enhedslisten spørger minister om færgebilletter"* og *"Ikke større færgekapacitet på Ystad-ruten før juli"*. Side 6, fredag 13. maj. Tilgængelig:

www.infomedia.dk

Berlingske Tidende (2003) *"Turismeerhvervet på klippeøen har fået luft under vingerne"*. 26.

Februar Tilgængelig: www.b.dk/danmark/turisterhvervet-paa-klippeoeen-har-faaet-luft-under-vingerne

Carlsen, Bjørn (2012). Kommentarer fra Bornholms Passagerforening. Tilgængelig:

www.bornholms-passagerforening.dk/?p=1160

CRT (2012). Pendlingsanalyse for Bornholm. Tilgængelig:

www.crt.dk/media/Pendlingsanalyse_Bornholm_nov2012_CRT.pdf

CRT (2012). Flytteanalyse for Bornholm 2000-2011. Tilgængelig:

www.crt.dk/media/Flytteanalyse_Bornholm_nov2012_CRT.pdf

CRT (2012). Notat om produktion og beskæftigelse på Bornholm. Tilgængelig:

www.crt.dk/media/CRT%20notat%20Prouktion%20og%20beskæftigelse.pdf

CRT (2010). Alle rapporter indenfor Bornholms Turismebarometer, herunder bl.a. "Profil af den bornholmske turistbranche". – Tilgængelige under "Rapporter og notater", 2010,

www.crt.dk

CRT (2009). Cykelturisme. http://www.crt.dk/media/Cycling_tourism_Sept_2009.pdf

CRT (2008). Om turismen på Bornholm med særlig vægt på Østkysten og Dueodde. Tilgængelig: www.crt.dk/media/Turismen_på_Bornholm_østkysten_CHM_2008.pdf

CRT (2007). Bornholms overnatningsfaciliteter - er de fremtidssikrede? Et debatoplæg.

www.crt.dk/media/Bornholms_overnatningsfaciliteter_debatoplæg_Lene_Feldthus_Andersen_CRT_2007.pdf

CRT (2007). Online booking af bornholmerferier - udviklingstendenser af betydning for "fleksible pakkerejser." Tilgængelig:

www.crt.dk/media/onlinebooking_af_bornholmerferier_CRT_Carl_Henrik_Marcussen.pdf

CRT (2006). Bornholm I/S - en turismestrategi. Tilgængelig:

www.crt.dk/media/BornholmIS_print.pdf

CRT (2006). Strategisk analyse - beskrivelse af eksterne og interne forhold i Bornholms turisme i dag. Tilgængelig: www.crt.dk/media/Strategisk_analyse_af_Bornholms_turisme.pdf

- CRT (2006). Det polske marked for færgetransport til Bornholm. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/Polske_marked_færgetransport_Bornholm_Carl_Henrik_Marcussen_WP2_9_CRT.pdf
- CRT (2006). Evaluering af Bornholms Cykelportal. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/Evaluering_Cykelportal_Bornholms_Regionskommune_Destination_Bornholm.pdf
- CRT (2006). Feasibility of establishing seasonal flights to Bornholm. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/WP%2028%20Feasibility%20flights.pdf
- CRT (2006). Nye familier og deres rejsevaner. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/nye_familiers_rejsevaner_danmark_VisitDenmark.pdf
- CRT (2006). Vækst på Bornholm - barrierer og potentialer. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/Vækst_på_Bornholm_AH.pdf
- CRT (2006). Bornholm i oplevelsesøkonomien - hvad er fakta? Tilgængelig:
www.crt.dk/media/Bornholm_oplevelsesøkonomien_fakta.pdf
- CRT (2005). Sammenfatninger af analyser, undersøgelser mv. af Bornholms udviklingsmuligheder. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/sammenfatning_analyser_bornholms_udviklingsmuligheder.pdf
- CRT (2003). Rapport om hindringer for transitrejser. Tilgængelig:
www.crt.dk/media/Transit_aug_2003_CHM.pdf
- Lück, Lise (2010). Kapacitetsudnyttelsesanalyse af Bornholmstrafikkens færger. Copenhagen Business School. Tilgængelig:
<http://openarchive.cbs.dk/bitstream/handle/10398/7924/2009-01.pdf?sequence=4>
- Miljø- og planlægningsudvalget (2007). Udredningsprojekt om "second homes" i danske yderområder. MPU alm. del - Bilag 289. Folketinget. Tilgængelig:
www.ft.dk/samling/20072/almdel/MPU/Bilag/289/547201.PDF
- Transportministeriet (2012). Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm. Februar. Tilgængelig: www.trm.dk/~media/Files/Publication/2012/Bornholm%20100212/Bornholm-til%20nettet.pdf
- Trafikstyrelsen for jernbane og færger (2009). Hovedkontrakt – Udførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Februar. 429 sider. Tilgængelig:
www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Faergetrafik/~media/640D10E55AF748DEBDE580AFBE8F2297.ashx
- TV2 Bornholm (2007). "Turistsæsonen 2007 tegner godt, men..", 31. januar. Tilgængelig:
www.tv2bornholm.dk/print-page.aspx?newsID=29687
- TV2 Bornholm (2008) "Færgen: 50 % flere passagerer", 14. juni. Tilgængelig:
<http://www.dr.dk/P4/Bornholm/Nyheder/2013/06/14/133930.htm>

7.2 Interviewvirksomheder / -personer

Godserhvervet:

Bech Hansen & Studsgård A/S, direktør Morten Studsgård
HGN Transport, indehavere Hans Georg og Hanne Novrman
Ole Holm A/S, direktør Erik Jørgensen
Kenn Sonne, indehavere Kenn og Mathias Sonne
Vips Transport ApS, direktør Jan Larsen

+ 28 interviews med chauffører.

Turismeerhvervet:

BornholmerFærgen, salgs- og marketingchef Lindy Kjøller
BORNHOLMTOURS, direktør Lars Espersen
Danhostel Svaneke, vært Morten Krogsgaard
Destination Bornholm, direktør Pernille Kofod Lydolph
Feriepartner Bornholm, direktør Pelle Dam Olsen
Hasle Camping, indehaver Kim Sørensen
NOVALSOL/Dansommer, bureauleder Per Allan Hansen
Radisson Blu Fredensborg Hotel og Hotel Griffen, direktør Birte Jensen
Stammershalle Badehotel, indehaver Henrik Petersen
Team Bornholm, direktør Jacob Lund

7.3 Liste over tabeller

Tabel 1 Temaer for Kontaktrådets møder 2011-2013 iflg. offentlige referater.....	14
Tabel 2 Antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland, udvalgte år 1998-2012	18
Tabel 3 Procentvis fordeling af antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland, udvalgte år 1990-2012.....	19
Tabel 4: Udvikling i godsmængde (tons), udskibet fra Rønne, 2000 – 2011	19
Tabel 5 Andel af tomme godskøretøjer i 2010 efter rute og retning i pct.....	21
Tabel 6 Antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. år 2008-2012, pr. retning for Køge-ruten og for Ystad-ruten	22
Tabel 7 Gennemsnitligt, maksimum og minimum antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. MÅNED i 2012 pr. retning og i alt for Køge-ruten og for Ystad-ruten	23
Tabel 8 Gennemsnitligt, maksimum og minimum antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. UGEDAG i 2012 pr. retning og i alt for Køge-ruten og for Ystad-ruten.....	28
Tabel 9 Lanemeter i alt pr. tidsrum, R-Y, Y-R og i alt i 2012, fragtafgange og max antal lanemeter godskøretøjer pr. afgang	30
Tabel 10: Godstakster, 2013.....	34
Tabel 11 Registrerede overnatninger på Bornholm pr. marked og pr. overnatningsform 1992-2012.....	41
Tabel 12 Registrerede overnatninger i hele Danmark pr. marked og pr. overnatningsform 1992-2012	41
Tabel 13 Bornholms andel af samtlige feriehuse i Danmark (1986-)1992-2012	44
Tabel 14 Bornholms andel af de registrerede overnatninger i Danmark pr. marked og pr. overnatningsform 1992-2012.....	45
Tabel 15 Hoteller og feriecentre med min. 40 senge 1992-2012, på Bornholm og i hele Danmark	45
Tabel 16 Passagerer, ankomne, besøgende, opholdslængde, Bornholm 1990-2012.....	50
Tabel 17 Antal passagerer pr. måned pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012	54
Tabel 18 Procentvis fordeling, antal passagerer pr. måned pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012.....	54
Tabel 19 Estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland).....	57
Tabel 20 Procentvis fordeling af estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland).....	58
Tabel 21 Kapacitetsudnyttelse mm. pr. afgangstidspunkt pr. retning for ruten Rønne-Ystad i juli 2012.	61
Tabel 22 Fordeling af afgang, samlet kapacitet og samlet antal passagerer i alt for de to hurtigfærger for ruten Rønne-Ystad i juli 2012.	62
Tabel 23 Antal passagerer i alt, antal afgang i alt og pr. dag, og antal passagerer pr. afgang på Rønne-Ystad-ruten, i JULI måned 2012.....	63
Tabel 24 Antal passagerer i alt, antal afgang i alt og pr. dag, og antal passagerer pr. afgang på Rønne-Ystad-ruten, i juli måned 2012.....	65
Tabel 25 Max. antal rundture, max. passagerkapacitet pr. døgn max. antal passagerer og kapacitetsudnyttelse på max.-dage pr. år på ruten Rønne-Ystad i årene 2008-2012	65
Tabel 26 Faktisk vs. forventede antal passagerer og forventede vs. faktiske antal rundture R-Y 2012 – udvalgte datoer	66
Tabel 27 Forklaringsgraden (R^2) for beregningsmodel bag Figur 30 for antal passagerer og antal rundture pr. døgn på ruten Rønne-Ystad	68
Tabel 28 Antal passagerer og antal rundture pr. døgn på ruten Rønne-Ystad.....	72
Tabel 29 Udviklingen i prisen på normalbilletter på Rønne-Ystad-ruten 2004-2013	78
Tabel 30 Lanemeter pr. dag pr. måned, maksimum pr. afgang og gennemsnit pr. afgang pr. MÅNED i 2012 for Ystad-ruten, begge retninger under ét.....	96
Tabel 31 Typer af lastkøretøjer, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012, pr. måned og pr. ugedag	97

Tabel 32 Typer af lastkøretøjer, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012, efter tidspunkt for afgang	98
Tabel 33 Summer og gennemsnitstal for gods, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012, efter tidspunkt for afgang	99
Tabel 34 Maksima for ANTAL lastkøretøjer, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012 pr. ugedag og afgangstidspunkt.....	100
Tabel 35 Maksima for antal LANEMETER af lastkøretøjer (a ca. 14 meter pr. stk), Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012 pr. ugedag og afgangstidspunkt.....	101
Tabel 36 Frekvensfordeling af antal lastkøretøjer og de dertil svarende antal lanemeter fra Rønne mod Ystad, sept. 2011-maj 2012.....	102
Tabel 37 Antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. år 2008-2012, Køge-ruten, Ystad-ruten og i alt	103
Tabel 38 Procentvis fordeling af samlet antal passagerer samtidig både pr. måned og pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012	105
Tabel 39 Dage pr. måned og antal passagerer pr. døgn pr. måned pr. trafikforbindelse 2012	105
Tabel 40 Index for antal passagerer pr. døgn pr. måned pr. trafikforbindelse 2012	106
Tabel 41 FAKTISK antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2012 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)	107
Tabel 42 Procentvis fordeling af FAKTISK antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2012 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland).....	107

7.4 Liste over figurer

Figur 1 Antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland 1998-2012	17
Figur 2 Procentvis fordeling af antal lastbilenheder pr. år, Rønne-Ystad/Sjælland/Tyskland 1998-2012	18
Figur 3 Antal lastbilenheder pr. afgang pr. måned, Rønne-Ystad, 2012.....	24
Figur 4 Antal lastbilenheder pr. måned, Rønne-Ystad, 2012	25
Figur 5 Antal lastbilenheder pr. døgn pr. måned, Rønne-Ystad, 2012	26
Figur 6 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. uge i 2012, Ystad-ruten, begge retninger i alt	26
Figur 7 Procentvis fordeling af antal lanemeter lastkøretøjer pr. ugedag i 2012, R-Y og Y-R..	29
Figur 8 Fordelingen af antal lanemeter lastkøretøjer pr. tidsrum på dagen, R-Y	30
Figur 9 Fordelingen af antal lanemeter lastkøretøjer pr. afgangstidspunkt, R-Y og	31
Figur 10 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. dag pr. ferieperiode i 2012, Ystad-ruten, begge retninger i alt.....	32
Figur 11 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. dag pr. ferieperiode i 2012, Ystadruten, begge retninger i alt.....	33
Figur 12 Bornholms andel af de registrerede overnatninger i perioden 1991-2012	40
Figur 13 Antal registrerede overnatninger på Bornholms pr. overnatningsform, 1992-2012 ..	42
Figur 14 Fordeling af de registrerede overnatninger på Bornholms på overnatningsformer, 2000-2012	43
Figur 15 Bornholms andel af antal hoteller/feriecentre, andel af antal værelser og andel af antal sengepladser i hele Danmark 1992-2012.....	44
Figur 16 Udviklingen i opholdslængden for ophold på Bornholms 1998-2012 for feriehus og for alle betalte overnatningsformer under ét	48
Figur 17 Udviklingen i rejseselskabets størrelse for turister på Bornholms 1998-2012 for ophold i feriehus og for hoteller/feriecentre	48
Figur 18 Antal passagerer pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 1990-2012.....	51
Figur 19 Procentvis fordeling af passagerer pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 1990-2012.	52
Figur 20 Procentvis fordeling af passagerer pr. måned pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012.....	53

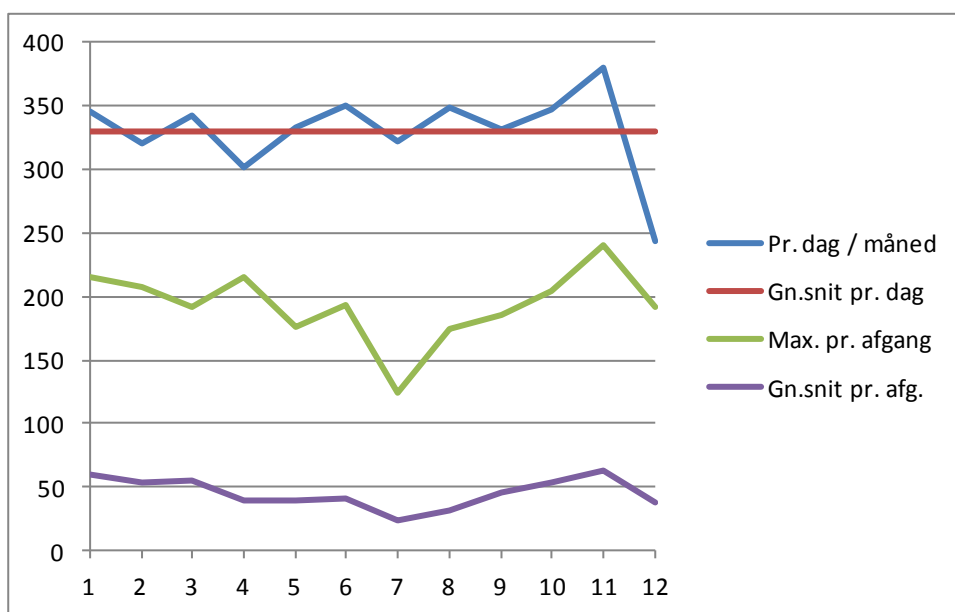
Figur 21 Antal passagerer pr. uge pr. rute til/fra Bornholm 2012 (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)	53
Figur 22 Udviklingen i juli måneds andel af samtlige færgepassagerer (alle ruter) til/fra Bornholm 2000-2012	55
Figur 23 Gennemsnitligt antal passagerer Rønne-Ystad og Ystad-Rønne pr. måned 2008-2012	56
Figur 24 Gennemsnitligt antal passagerer Rønne-Ystad og Ystad-Rønne pr. ugedag 2008-2012	56
Figur 25 Procentvis fordeling af estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland).....	58
Figur 26 Gennemsnitlig antal passagerer pr. afgang i juli måned 2012 på ruten Rønne-Ystad	59
Figur 27 Gennemsnitligt antal passagerer pr. afgang pr. måned Rønne-Ystad / Ystad-Rønne 2012.....	60
Figur 28 Antal passagerer i januar og i juli Rønne-Ystad / Ystad-Rønne 2012 – efter afgangstidspunkt på dagen	62
Figur 29 Antal rundture pr. år på ruten Rønne-Ystad, 2008-2012	64
Figur 30 Grafisk illustration af algoritmen for fastlæggelse af antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag 2013 og nærmest følgende år baseret på faktisk sejlads 2008-2012 samt sejlplan for 2013.	67
Figur 31 Modelberegneede vs. faktiske antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag i 2013... 69	69
Figur 32 Modelberegneede vs. faktiske antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag i 2013 – datoer med en afvigelse på mere end én rundtur.	70
Figur 33 Modelberegneede vs. faktiske antal rundture på Rønne-Ystad-ruten pr. dag i 2013 – datoer med en afvigelse på mere end én rundtur.	71
Figur 34 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for Påsken	73
Figur 35 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for Bededagsferien	73
Figur 36 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for Kristi himmelfartsferien	74
Figur 37 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for efterårsferien (til og med uge 42) ...	74
Figur 38 Grafisk illustration af overgangen fra model 1 til model 2 vedr. forventet antal passagerer og rundture for ruten Rønne-Ystad – her for juleferien.....	76
Figur 39 Realiserede gennemsnitspriser for bil+5 (Ystad-ruten) i 2012-priser	79
Figur 40 Indekseret prisudvikling på Rønne-Ystad-ruten 2004-2013 (2004=100)	80
Figur 41 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. dag pr. måned i 2012, Ystad-ruten, begge retninger i alt.....	95
Figur 42 Antal lane-meter gods-køretøjer pr. døgn pr. år 2008-2012, Køge-ruten + Ystad-ruten	102
Figur 43 Antal registrerede overnatninger på Bornholm pr. marked, 1992-2012	104
Figur 44 Procentvis fordeling af de registrerede overnatninger på Bornholm pr. marked, 1992-2012.....	104
Figur 45 Estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland).....	106
Figur 46 Procentvis fordeling af FAKTISK antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2012 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland).....	108

8 Bilag

8.1 Supplerende tabeller og figurer, godsanalyse

I dette afsnit er opført en række mere detaljerede beskrivelser af godstrafikken på Bornholm som der ikke blev plads til i hovedrapporten.

Figur 41 Antal lanemeter lastkøretøjer pr. dag pr. måned i 2012, Ystad-ruten, begge retninger i alt



Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 30 Lanemeter pr. dag pr. måned, maksimum pr. afgang og gennemsnit pr. afgang pr. MÅNED i 2012 for Ystad-ruten, begge retninger under ét

Måned-nummer	Pr. dag / måned	Max. pr. afgang	Gn.snit pr. afg.
1	345	215	59,4
2	320	207	53,3
3	342	192	54,6
4	302	216	39,4
5	332	176	39,6
6	350	193	40,7
7	322	124	23,9
8	349	174	32,0
9	331	185	46,4
10	346	205	53,2
11	380	240	63,4
12	244	191	38,6
Hele 2012	330	240	42,5

Kilde: Analyse af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 31 og Tabel 32 vedrører lastbilenheder sendt på ruten Rønne-Ystad, i retningen fra Rønne mod Ystad. Det fremgår af de nævnte tabeller, at 62 % af lastbilenhederne er fyldte, 38% tomme. Den sidstnævnte andel kan genkendes Tabel 5.

Tabel 31 Typer af lastkøretøjer, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012, pr. måned og pr. ugedag

År.måned	Sololastbil	Sættevogn	Løstrailer	Vogntog	Læsset	Tom	L_alt	Fordeling
2011.09	75	100	217	34	268	158	426	13,9%
2011.10	79	87	174	24	231	133	364	11,9%
2011.11	11	26	28	3	43	25	68	2,2%
2011.12	62	95	141	22	203	117	320	10,5%
2012.01	46	96	199	39	241	139	380	12,4%
2012.02	58	78	195	30	212	149	361	11,8%
2012.03	78	95	208	37	252	166	418	13,7%
2012.04	54	75	155	27	202	109	311	10,2%
2012.05	85	95	206	24	244	166	410	13,4%
Total	548	747	1523	240	1896	1162	3058	100,0%
Fordeling	18%	24%	50%	8%	62%	38%	100%	

År	Sololastbil	Sættevogn	Løstrailer	Vogntog	Læsset	Tom	L_alt	Fordeling
2011	227	308	560	83	745	433	1178	38,5%
2012	321	439	963	157	1151	729	1880	61,5%
Total	548	747	1523	240	1896	1162	3058	100,0%
Fordeling	18%	24%	50%	8%	62%	38%	100%	

År	Sololastbil	Sættevogn	Løstrailer	Vogntog	Læsset	Tom	L_alt
2011	19%	26%	48%	7%	63%	37%	100%
2012	17%	23%	51%	8%	61%	39%	100%
Total	18%	24%	50%	8%	62%	38%	100%

Ugedag	Sololastbil	Sættevogn	Løstrailer	Vogntog	Læsset	Tom	L_alt	Fordeling
1 ma	78	132	306	51	359	208	567	18,5%
2 ti	68	112	275	100	352	203	555	18,1%
3 on	103	137	324	28	350	242	592	19,4%
4 to	94	113	271	39	305	212	517	16,9%
5 fr	76	88	264	14	279	163	442	14,5%
6 lø	57	19	52	1	88	41	129	4,2%
7 sø	72	146	31	7	163	93	256	8,4%
Total	548	747	1523	240	1896	1162	3058	100,0%
Fordeling	18%	24%	50%	8%	62%	38%	100%	

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 32 Typer af lastkøretøjer, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012, efter tidspunkt for afgang

Afgang	Sololastbil _Læsset	Sololastbil _Tom	Sættevogn _Læsset	Sættevogn _Tom	Løstrailer_ Læsset	Løstrailer_ Tom	Vogntog_L æsset	Vogntog_T om
06:30	69	76	47	51	90	235	89	7
08:30	0	7	8	1	7	10	0	2
10:30	31	21	43	43	16	9	14	9
14:30	22	21	59	34	45	11	2	1
16:30	72	71	218	121	411	107	43	45
18:30	57	15	17	28	75	23	2	2
20:30	56	26	35	39	331	130	12	8
22:30	3	1	1	2	18	5	3	1
Total	310	238	428	319	993	530	165	75
Fordeling	10%	8%	14%	10%	32%	17%	5%	2%

Afgang	Sololastbil _Læsset	Sololastbil _Tom	Sættevogn _Læsset	Sættevogn _Tom	Løstrailer_ Læsset	Løstrailer_ Tom	Vogntog_L æsset	Vogntog_T om
Formid.	100	104	98	95	113	254	103	18
Eftermid.	94	92	277	155	456	118	45	46
Aften	116	42	53	69	424	158	17	11
Total	310	238	428	319	993	530	165	75
Fordeling	10%	8%	14%	10%	32%	17%	5%	2%

Afgang	Sololastbil	Sættevogn	Løstrailer	Vogntog	Læsset	Tom	L_alt	Fordeling
06:30	145	98	325	96	295	369	664	21,7%
08:30	7	9	17	2	15	20	35	1,1%
10:30	52	86	25	23	104	82	186	6,1%
14:30	43	93	56	3	128	67	195	6,4%
16:30	143	339	518	88	744	344	1088	35,6%
18:30	72	45	98	4	151	68	219	7,2%
20:30	82	74	461	20	434	203	637	20,8%
22:30	4	3	23	4	25	9	34	1,1%
Total	548	747	1523	240	1896	1162	3058	100,0%
Fordeling	18%	24%	50%	8%	62%	38%	100%	

Afgang	Sololastbil	Sættevogn	Løstrailer	Vogntog	Læsset	Tom	L_alt	Fordeling
Formid.	204	193	367	121	414	471	885	28,9%
Eftermid.	186	432	574	91	872	411	1283	42,0%
Aften	158	122	582	28	610	280	890	29,1%
Total	548	747	1523	240	1896	1162	3058	100,0%
Fordeling	18%	24%	50%	8%	62%	38%	100%	

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 33 Summer og gennemsnitstal for gods, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012, efter tidspunkt for afgang

Antal afgange med min. 1 lastkøretøj fra Rønne mod Ystad, perioden sept. 2011 - maj 2012									
		Ugedag_nr							Total
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	Morgen	40	40	40	44	50	33	39	286
	Eftermid.	31	25	25	32	35	8	30	186
	Aften	38	33	34	37	36	36	34	248
Total		109	98	99	113	121	77	103	720
Sum af antal lastkøretøjer pr. ugedag pr. afgangstidspunkt, perioden sept. 2011 - maj 2012									
		Ugedag_nr							Total
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	Morgen	180	144	167	144	128	55	68	886
	Eftermid.	239	261	247	245	181	15	95	1283
	Aften	148	150	178	128	134	59	93	890
Total		567	555	592	517	443	129	256	3059
Gennemsnit - for de afgange, som har min. 1 lastkøretøj									
		Ugedag_nr							Total
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	Morgen	4,5	3,6	4,2	3,3	2,6	1,7	1,7	3,1
	Eftermid.	7,7	10,4	9,9	7,7	5,2	1,9	3,2	6,9
	Aften	3,9	4,5	5,2	3,5	3,7	1,6	2,7	3,6
Total		5,2	5,7	6,0	4,6	3,7	1,7	2,5	4,2
Sum af antal TOMME lastkøretøjer pr. ugedag pr. afgangstidspunkt, perioden sept. 2011 - maj 2012									
		Ugedag_nr							Total
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	Morgen	94	57	103	87	81	28	22	472
	Eftermid.	63	99	80	87	48	5	29	411
	Aften	51	47	59	38	35	8	42	280
Total		208	203	242	212	164	41	93	1163
ANDEL af antal TOMME lastkøretøjer pr. ugedag pr. afgangstidspunkt, perioden sept. 2011 - maj 2012									
		Ugedag_nr							Total
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	Morgen	52%	40%	62%	60%	63%	51%	32%	53%
	Eftermid.	26%	38%	32%	36%	27%	33%	31%	32%
	Aften	34%	31%	33%	30%	26%	14%	45%	31%
Total		37%	37%	41%	41%	37%	32%	36%	38%

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 34 Maksima for ANTAL lastkøretøjer, Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012 pr. ugedag og afgangstidspunkt

Maximum antal lastkøretøjer - for de afgange, som har min. 1 lastkøretøj									
		Ugedag_nr							Alle dage
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	06:30	21	7	6	10	6	4	4	21
	08:30	0	0	0	0	0	3	4	4
	10:30	4	9	8	7	4	2	3	9
	14:30	3	2	2	5	12	7	6	12
	16:30	12	14	14	14	8	0	6	14
	18:30	5	1	4	8	7	4	4	8
	20:30	15	11	14	10	10	1	5	15
	22:30	4	0	2	3	4	1	2	4
Total		21	14	14	14	12	7	6	21
Maximum antal FYLDTE lastkøretøjer pr. ugedag og pr. afgangstidspunkt									
		Ugedag_nr							Alle dage
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	06:30	5	5	5	4	4	4	3	5
	08:30	0	0	0	0	0	2	2	2
	10:30	3	6	4	5	3	1	3	6
	14:30	3	1	0	4	7	4	4	7
	16:30	9	10	10	10	7	0	6	10
	18:30	4	0	3	6	5	4	3	6
	20:30	10	8	9	8	9	0	4	10
	22:30	2	0	1	3	2	1	2	3
Total		10	10	10	10	9	4	6	10

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

**Tabel 35 Maksima for antal LANEMETER af lastkøretøjer (a ca. 14 meter pr. stk),
Rønne-Ystad, sept. 2011-maj 2012 pr. ugedag og afgangstidspunkt**

Maximum antal lanemeter gods - for de afgange, som har min. 1 lastkøretøj (å 14 lanemeter)									
		Ugedag_nr							Alle dage
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	06:30	294	98	84	140	84	56	56	294
	08:30	0	0	0	0	0	42	56	56
	10:30	56	126	112	98	56	28	42	126
	14:30	42	28	28	70	168	98	84	168
	16:30	168	196	196	196	112	0	84	196
	18:30	70	14	56	112	98	56	56	112
	20:30	210	154	196	140	140	14	70	210
	22:30	56	0	28	42	56	14	28	56
Total		294	196	196	196	168	98	84	294
Maximum antal lanemeter med FYLDTE godskøretøjer (å 14 lanemeter)									
		Ugedag_nr							Alle dage
		1	2	3	4	5	6	7	
Afgang	06:30	70	70	70	56	56	56	42	70
	08:30	0	0	0	0	0	28	28	28
	10:30	42	84	56	70	42	14	42	84
	14:30	42	14	0	56	98	56	56	98
	16:30	126	140	140	140	98	0	84	140
	18:30	56	0	42	84	70	56	42	84
	20:30	140	112	126	112	126	0	56	140
	22:30	28	0	14	42	28	14	28	42
Total		140	140	140	140	126	56	84	140

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet.

Det fremgår af Tabel 35, at det maksimale antal lanemeter var 294, der forekom en enkelt gang i løbet af en 9-måneders periode. Det drejede sig om en mandag morgen kl. 06.30. Det viser sig dog, at kun 5 ud af 21 lastkøretøjer var læssede, svarende til blot 70 lanemeter fyldte godskøretøjer. Det højeste antal fyldte lastkøretøjer, der forekom, var 10, svarende til 140 lanemeter. Man kunne forestille sig, at nogen af de tomme lastkøretøjer i tilfælde af en spidsbelastningssituation kunne overføres i løbet af lørdag eller søndag forud for en given mandag. Hvis man ser bort fra en enkelt mandag morgen kl. 06.30 var der ingen forekomster af afgang med mere end max 15 lastkøretøjer inkl. de tomme, hvilket svarer til 210 lanemeter i løbet af den undersøgte 9-måneders periode. Et maksimum på 14 lastkøretøjer forekommer derimod adskillige gange. Maksimum for fyldte lastkøretøjer var 10, svarende til 140 lanemeter. Ud af 720 afgang med mindst ét lastkøretøj pr. afgang i løbet af de 9 måneder sept. 2011-

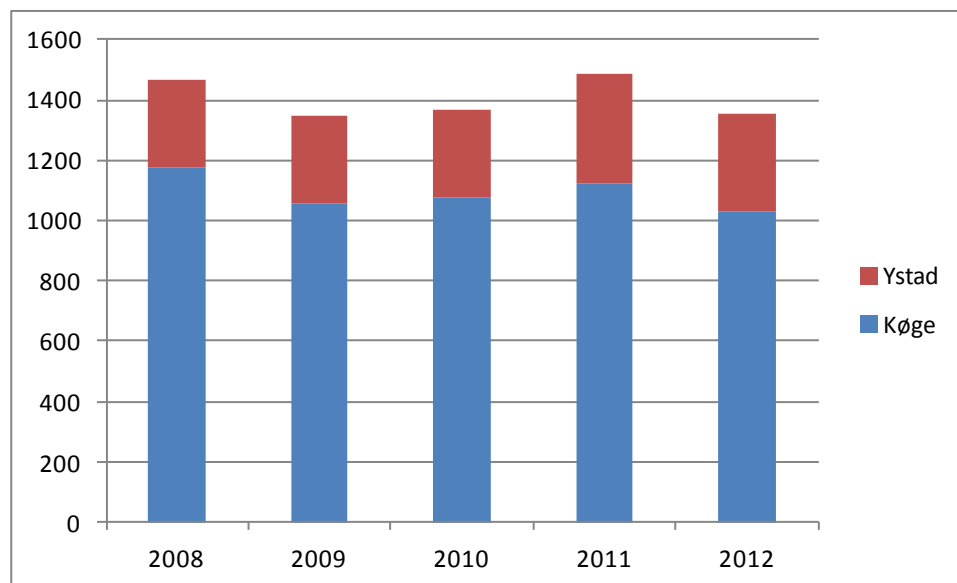
maj 2012 var der altså kun $2/720=0,3$ procent med mindst 15 lastkøretøjer. På mindre end 5 % af de afgang, hvor der var mindst ét lastkøretøj med på afgangene, var der optaget mere end 150 lanemeter af lastkøretøjer inkl. de tomme lastkøretøjer.

Tabel 36 Frekvensfordeling af antal lastkøretøjer og de dertil svarende antal lanemeter fra Rønne mod Ystad, sept. 2011-maj 2012.

Antal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	21	4,2
Lanemeter	14	28	42	56	70	84	98	112	126	140	154	168	182	196	210	294	59,5
Frekvens	129	130	104	108	65	46	29	28	16	22	14	13	8	6	1	1	720
Fordeling	18%	18%	14%	15%	9%	6%	4%	4%	2%	3%	1,9%	1,8%	1,1%	0,8%	0,1%	0,1%	100%
Akkum.	18%	36%	50%	65%	74%	81%	85%	89%	91%	94%	96%	98%	99%	100%	100%	100%	100%

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 42 Antal lane-meter gods-køretøjer pr. døgn pr. år 2008-2012, Køge-ruten + Ystad-ruten



Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Tabel 37 Antal lanemeter gods-køretøjer pr. døgn pr. år 2008-2012, Køge-ruten, Ystad-ruten og i alt

År	Køge	Ystad	I alt	Køge %
2008	1174	291	1465	80%
2009	1057	291	1348	78%
2010	1075	293	1368	79%
2011	1125	360	1485	76%
2012	1030	326	1356	76%

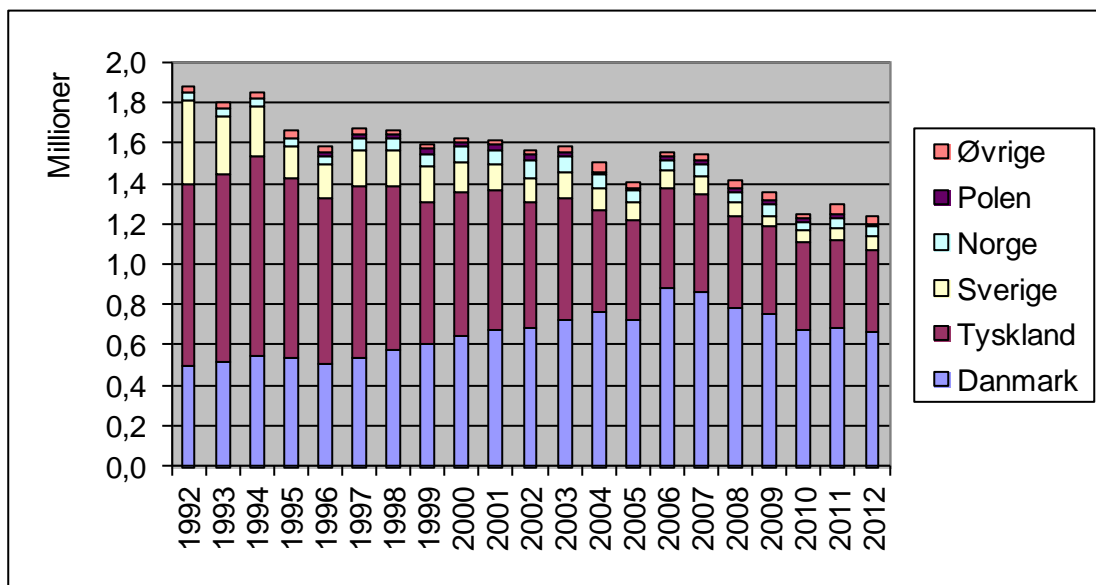
Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Det fremgår af Figur 42 og Tabel 37, at fordelingen af gods mellem Ystad-ruten og Køge ruten har været 76% til Køge-ruten og 24% til Ystad-ruten de seneste to år. Den daglige godsmængde på de to ruter har ligget på omkring 1400 lanemeter pr. døgn de sidste 5 år (1365 i 2012). På Ystad-ruten var der min. 3 rundture pr. døgn med fragt og 1 rundtur pr. døgn med fragt i 2012 på Køge-ruten, altså i alt min. 8 afgang med fragt pr. døgn under normale vejrforhold.

8.2 Supplerende tabeller og figurer, turismeanalyse

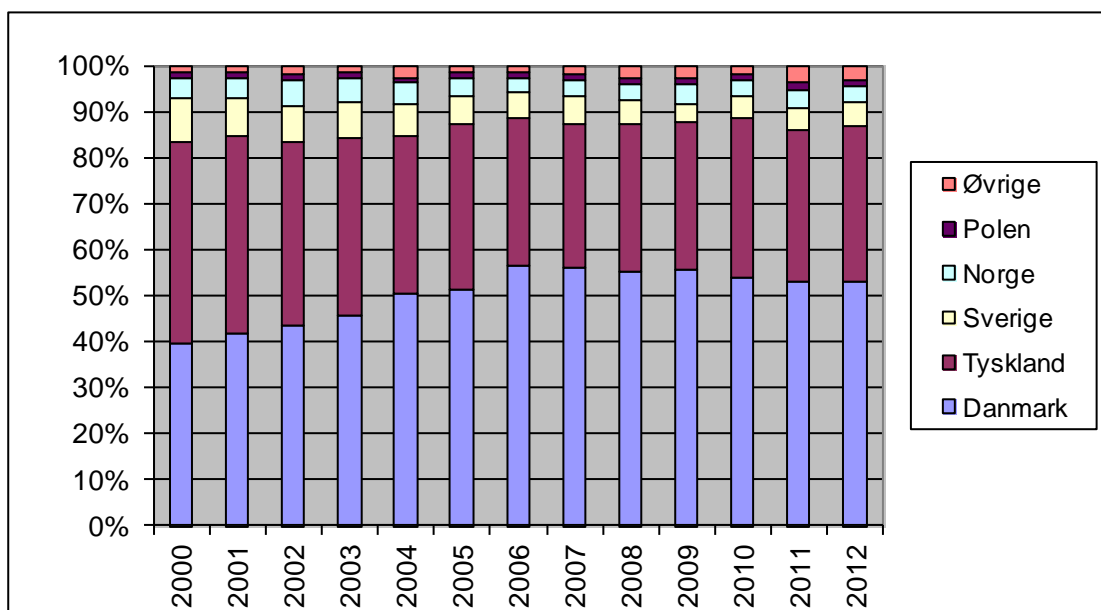
I dette afsnit er samlet tabeller og figurer vedr. Bornholms turisme og turismetransporten til/fra Bornholm, som rummer en højere detaljeringsgrad eller belyser mindre centrale problemstillinger end tabeller og figurer medtaget i hovedrapporten.

Figur 43 Antal registrerede overnatninger på Bornholm pr. marked, 1992-2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Figur 44 Procentvis fordeling af de registrerede overnatninger på Bornholm pr. marked, 1992-2012



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Tabel 38 Procentvis fordeling af samlet antal passagerer samtidig både pr. måned og pr. trafikforbindelse til/fra Bornholm 2012

2012	Ystad	Køge	Tyskland	Simrishamn	Polen	Fly	I alt
Jan.	2,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	3,5%
Feb.	2,9%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	3,9%
Marts	3,7%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	4,9%
April	6,0%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,9%	7,5%
Maj	8,3%	0,4%	0,5%	0,0%	0,2%	0,5%	9,8%
Juni	8,9%	0,3%	0,9%	0,2%	0,2%	1,0%	11,5%
Juli	14,9%	0,6%	1,5%	0,8%	0,4%	0,7%	18,9%
Aug.	10,5%	0,4%	1,6%	0,6%	0,6%	0,9%	14,6%
Sept.	7,0%	0,3%	0,8%	0,0%	0,2%	1,0%	9,3%
Okt.	5,6%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	1,1%	7,3%
Nov.	3,6%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	4,8%
Dec.	3,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	4,0%
I alt	76,8%	3,5%	5,8%	1,6%	1,6%	10,7%	100%
> 5% af årstotalen for alle trafikforbindelser.							

Kilde: Baseret på Tabel 17

Tabel 39 Dage pr. måned og antal passagerer pr. døgn pr. måned pr. trafikforbindelse 2012

2012	Dage	Ystad	Køge	Tyskland	Simrishamn	Polen	Fly	I alt	Index
Jan.	31	1327	75	0	0	0	514	1916	42
Feb.	29	1669	95	0	0	0	503	2268	49
Marts	31	1999	109	16	0	0	548	2672	58
April	30	3358	179	167	0	17	508	4227	92
Maj	31	4525	190	258	0	97	275	5344	116
Juni	30	4981	185	500	133	100	563	6462	140
Juli	31	8072	337	806	419	226	397	10258	223
Aug.	31	5708	238	871	323	323	476	7938	173
Sept.	30	3925	162	433	0	100	575	5196	113
Okt.	31	3034	135	161	0	16	609	3955	86
Nov.	30	2031	99	0	0	0	542	2671	58
Dec.	31	1662	103	0	0	0	403	2168	47
Total	366	3534	159	269	74	74	492	4602	100
Andel	2012	76,8%	3,5%	5,8%	1,6%	1,6%	10,7%	100%	I alt

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

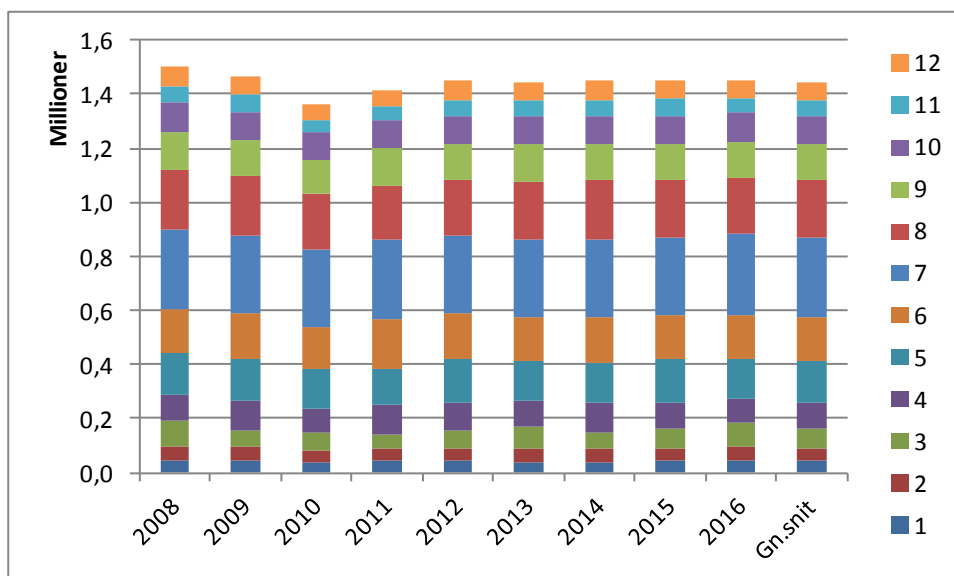
Tabel 40 Index for antal passagerer pr. døgn pr. måned pr. trafikforbindelse 2012

2012	Ystad	Køge	Tyskland	imrishamn	Polen	Fly	I alt
Jan.	38	47	0	0	0	105	42
Feb.	47	60	0	0	0	102	49
Marts	57	69	6	0	0	111	58
April	95	112	62	0	23	103	92
Maj	128	119	96	0	131	56	116
Juni	141	116	186	181	136	114	140
Juli	228	212	300	568	306	81	223
Aug.	162	150	324	437	437	97	173
Sept.	111	102	161	0	136	117	113
Okt.	86	84	60	0	22	124	86
Nov.	57	62	0	0	0	110	58
Dec.	47	65	0	0	0	82	47
Total	100	100	100	100	100	100	100
Andel	77%	3%	6%	2%	2%	11%	100%

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik

Note: Maj 2012 var atypisk for flytrafikken (Cimber gik konkurs). DAT overtog derefter ruten.

Figur 45 Estimeret antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2016 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)



Kilde: Egne estimater

Tabel 41 FAKTISK antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2012 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)

	Faktisk	Faktisk	Faktisk	Faktisk	Faktisk	2008-12	2008-12
Måned	2008	2009	2010	2011	2012	Fakt. snit	Est. snit
1	43.142	46.804	38.829	37.265	43.462	41.900	41.900
2	56.091	57.444	43.960	42.615	51.169	50.256	50.256
3	85.628	61.008	62.858	58.040	65.843	66.675	66.675
4	88.245	110.746	92.057	105.247	111.090	101.477	101.477
5	151.802	160.146	148.655	135.346	154.163	150.022	150.022
6	173.710	164.692	147.282	178.352	169.968	166.801	166.801
7	287.432	291.551	288.952	301.285	285.682	290.980	290.980
8	223.402	215.188	200.972	199.723	211.511	210.159	210.159
9	143.248	130.198	128.647	131.093	135.577	133.753	133.753
10	111.579	103.172	104.780	103.832	103.225	105.318	105.318
11	61.799	55.952	48.498	56.755	63.889	57.379	57.379
12	77.419	70.230	56.543	68.339	54.723	65.451	65.451
Total	1.503.497	1.467.131	1.362.033	1.417.892	1.450.302	1.440.171	1.440.171

Kilde: Aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Note: Tilsvarende data publiceres af Danmarks Statistik

Tabel 42 Procentvis fordeling af FAKTISK antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2012 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)

Måned	2008	2009	2010	2011	2012	Fakt. snit	Est. snit	Diff.
1	2,9%	3,2%	2,9%	2,6%	3,0%	2,9%	2,9%	0,00%
2	3,7%	3,9%	3,2%	3,0%	3,5%	3,5%	3,5%	0,00%
3	5,7%	4,2%	4,6%	4,1%	4,5%	4,6%	4,6%	0,00%
4	5,9%	7,5%	6,8%	7,4%	7,7%	7,1%	7,0%	0,00%
5	10,1%	10,9%	10,9%	9,5%	10,6%	10,4%	10,4%	0,00%
6	11,6%	11,2%	10,8%	12,6%	11,7%	11,6%	11,6%	0,01%
7	19,1%	19,9%	21,2%	21,2%	19,7%	20,2%	20,2%	0,00%
8	14,9%	14,7%	14,8%	14,1%	14,6%	14,6%	14,6%	0,00%
9	9,5%	8,9%	9,4%	9,2%	9,3%	9,3%	9,3%	0,00%
10	7,4%	7,0%	7,7%	7,3%	7,1%	7,3%	7,3%	0,00%
11	4,1%	3,8%	3,6%	4,0%	4,4%	4,0%	4,0%	0,00%
12	5,1%	4,8%	4,2%	4,8%	3,8%	4,5%	4,5%	0,00%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%	0,00%

Kilde: Baseret på aggregering af data modtaget fra Transportministeriet

Figur 46 Procentvis fordeling af FAKTISK antal passagerer pr. måned til/fra Bornholm 2008-2012 på tre ruter (Rønne-Ystad, -Køge, -Tyskland)



Kilde: Tabel 42