

NOTAT

24. januar 2022
2021-1170

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

Baggrund

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

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

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

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

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



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

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

Inddragelse af interessenter

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

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

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

Analysens indhold

Alternative transportmuligheder og grøn omstilling

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

Ligeledes vil det blive undersøgt, om der er mulighed for at understøtte trafikforbindelserne til/fra Bornholm ved at skabe bedre sammenhæng til interne trafikale forhold på Bornholm. For færgerne skal det for eksempel undersøges om overgangen for gående fra færgen til rutebus ved ankomst til Bornholm kan gøres mere smidig. For flytrafikken skal det undersøges, hvordan infrastrukturen ved Bornholms Lufthavn kan styrkes ud fra et grønt hensyn,



for eksempel ved at de ankommende flypassagerer kan leje el-biler eller el-cykler til den videre transport rundt på øen.

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

Empiri

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

Opgaven

For så vidt angår færgebetjeningen undersøges:

- Hvordan færgebetjeningen af Bornholm inden for rammerne af den nuværende kontrakt – og dermed med de forudsatte anvendte færger – kan gennemgå en grøn omstilling gennem mindre emissioner fra færgerne (CO₂, NO_x og SO_x), herunder hvor meget CO₂-fortrængning, der kan opnås ved at sænke farten og øge overfartstiden,
- hvordan et kommende udbud af færgebetjeningen af Bornholm kan udformes, så færgebetjeningen af Bornholm fremadrettet udføres gennem mindst mulig emission (CO₂, NO_x og SO_x),
- mulighederne for at etablere en færgerute mellem Rønne og Hovedstadsområdet med enten en hurtigfærge eller en konventionel færge, herunder undersøgelse af de infrastrukturmæssige perspektiver i at anlægge et nyt færgeleje i hovedstadsområdet tæt på videre transportmuligheder med tog, metro og fly, alternativt et nødfærgeleje som kan benyttes i ekstraordinære situationer,
- mulighederne for at etablere en færgerute mellem Allinge og Simrishamn, der sejler på el og kun er for gående passagerer,



- den dynamiske billetprisstruktur på færgerne, Øresundsbroen og betydningen for kundegrupperne, herunder set i forhold til alternative prisstrukturer,
- af- og ombordkørsel på færgerne og færgernes komfort,
- hvordan fragtkapaciteten til og fra Bornholm skal håndteres fra 2023 og frem, herunder en redegørelse for, om takstnedsættelserne på gods har ført til billigere fragtpriser og varer for forbrugerne,
- hvordan bil- og passagertrafikken mellem Rønne og Ystad fra 2023 og frem kan tilpasses, så der er et fornuftigt forhold mellem udbudt kapacitet og efterspørgsel i lav- og højsæson, og mulighederne for, at færgebetjeningen af Bornholm overgår til et kommunalt aktieselskab under Bornholms Regionskommune.

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

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

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



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

Finansiering

Analysen finansieres inden for Transportministeriets egen ramme.

Tidsplan

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

Den overordnede tidsplan for analyseforløbet er:

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