

SEPTEMBER 2025
BORNHOLMS REGIONSKOMMUNE

TRAFIKKONTAKTRÅDETS 2030 STRATEGI

STRATEGI

MAJ 2025
BORNHOLMS REGIONSKOMMUNE

TRAFIKKONTAKTRÅDETS 2030 STRATEGI

STRATEGI – ENDELIGT UDKAST

PROJEKTNR.

A294607

DOKUMENTNR.

1

VERSION

5.0

UDGIVELSESDATO

19. september 2025

BESKRIVELSE

Endelig version

UDARBEJDET

POS

KONTROLLERET

JACH

GODKENDT

POS

INDHOLD

1	Strategi for trafikbetjeningen af Bornholm frem mod 2030	7
1.1	Strategiske fokusområder	8
2	Processen bag 2030-strategien	10
3	Status for trafikbetjeningen af Bornholm	11
3.1	Færge- og flybetjeningen	11
3.2	Udviklingen i trafikken	11
4	Centrale temaer og relaterede dilemmaer i strategien for Trafikkontaktrådet	13
4.1	Opsamling:	14
5	Strategi for trafikbetjeningen af Bornholm frem mod 2030	16
5.1	Strategisk afsæt	16
5.2	Fastholde de grundlæggende principper for færgebetjeningen	17
5.3	Rammer for prissætningen	17
5.4	Stabile rammer for flybetjeningen af Bornholm	17
5.5	Udvide færgernes kapacitet til Bornholm	18
5.6	Fokus på den hele rejse	18
5.7	Initiativer og handlinger i den kommende strategiperiode	19

BILAG

Bilag A	Skriftlige kilder for strategiarbejdet	20
---------	--	----

1 Strategi for trafikbetjeningen af Bornholm frem mod 2030

Kontaktrådet for trafikbetjening af Bornholm (Trafikkontaktrådet) arbejder for at skabe gode rammer for trafikbetjeningen af Bornholm. I rådets vedtægter står der således: "Rådets opgave er at beskæftige sig med alle aspekter af trafikbetjeningen af Bornholm, herunder ikke mindst den offentligt støttede færgebetjening".

Kontaktrådets formål er desuden "at fungere som rådgivende organ for Regionskommunen og for transportministeren, inden for rammerne af ministerens kompetencer og opgaver på området. Rådets formål er tillige at virke som et formaliseret dialogforum mellem Transportministeriet og Bornholm, herunder at samle og koordinere det bornholmske samfunds holdninger til synspunkter og ønsker til trafikbetjeningen af Bornholm"¹.

I 2021 vedtog Trafikkontaktrådet sin første strategi, med det formål "at strukturere og prioritere de områder, hvor Trafikkontaktrådet har størst effekt"². Kontaktrådet har besluttet, at der skal udarbejdes en ny strategi for rådets arbejde, med henblik på at tydeliggøre det bornholmske samfunds holdninger og ønsker til trafikbetjeningen i 2030. 2030-strategien skal dermed lægge linjerne for prioriteringer af rådets arbejde frem til 2030.

COWI har assisteret Kontaktrådet med udarbejdelsen af strategien i perioden marts til juni 2025.

Strategien er beskrevet kortfattet og skematisk i dette kapitel og er opdelt i hhv. overordnede temaer, de strategier, som skal tages i anvendelse og de handlinger (værktøjer), som kan medvirke til at realisere strategien.

- › I kapitel 2 er processen for udarbejdelsen af strategien kort beskrevet
- › Kapitel 3 beskriver kort nogle centrale udviklingstræk for trafikbetjeningen af Bornholm

¹ Vedtægter for Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm.

² Strategiske fokusområder for transporten til og fra Bornholm 2021.

- › Kapitel 4 beskriver en række temaer og dilemmaer, som har ligget til grund for strategiarbejdet og som blev diskuteret på workshoppen med Trafikkontaktrådet 5. maj 2025.
- › Kapitel 5 er en uddybende beskrivelse af strategien og dens baggrund
- › Bilag A indeholder en liste over de skriftlige kilder, som er anvendt.

1.1 Strategiske fokusområder

Trafikkontaktrådets 2030-strategi er sammenfattet i en række fokusområder, som fremgår af skemaet på næste side.

I forbindelse med fastlæggelse af strategiens fokusområder, har Trafikkontaktrådet besluttet, at **kort rejsetid**, **frekvens** (antallet af afgang med færge/fly), **pris** og **kapacitet** er de vigtigste emner for 2030-strategien. Disse emner går i praksis på tværs af strategiens fokusområder, men har været styrende for udarbejdelsen af strategien.

Strategiske fokusområder

Tabel 1: Fokusområder for Trafikkontaktrådets 2030 strategi

Tema	Strategisk fokus	Mulige indsatser
Sikring af rejsemuligheder med høj kapacitet, høj frekvens, kort overfartstid og rimelige priser	Hold fast i de gevinster, i forhold til priser og overfartstid, som man har opnået	Et kommende udbud af færgedriften skal være velforberedt, for at gevinsterne kan fastholdes
Sikring af et varieret udbud af transportmuligheder	Der skal være en bred vifte af transportmuligheder til og fra Bornholm, som imødekommer behovet hos alle rejsende	Den samlede viden om de rejsendes præferencer, behov og betalingsvillighed bør undersøges. Rønne-Køgeruten kan gøres mere attraktiv og relevant for passagerer/bilister, som skal mod Vestdanmark og Tyskland
	Patienttransport, pendlere til specialiststillinger mv. stiller krav til smalle udbud af rejser, hvor efterspørgslen er begrænset	Sikring af rejsemuligheder til "smalle" behov, (som ikke er markedsdrevet) skal ske via enten kontrakten (for færger) eller undersøgelse af muligheden for en PSO-model for flytrafikken
	Flytrafikken skal sikres stabile rammer. Fly er i dag det eneste alternativ til færgefarten til og fra Bornholm, men flytrafikken er udfordret.	Det egentlige minimumsbehov for flyrejser bør undersøges: Er det nuværende antal afgangspunkter problematisk? Er PSO-model en realistisk mulighed?
Fokus på balancen mellem fragt- og passagertransport	Færgekapaciteten til og fra Bornholm skal styrkes med flere 'lanemeter', idet efterspørgslen på bl.a. fragtsiden stiger	Det bør overvejes at indføre en større og hurtigere færge på ruten, f.eks. med en kapacitet på 2.000 'lanemeter' mod de nuværende 1.500. En hurtigere færge kan desuden være attraktiv for passagerer/bilister mod Vestdanmark og Tyskland
En gennemskuelig prissætning af rejser	Prisen for trafikbetjeningen skal være så lav som mulig i forhold til det fastlagte kvalitetsniveau	Prissætning vil være et tema i et kommende udbud af færgekontrakten. Fokus bør bl.a. være på lavere priser for fastboende bornholmere.
	Prisstrukturen skal være gennemskuelig og logisk	Prissætning vil være et tema i et kommende udbud af færgekontrakten
Fokus på den hele rejse	Trafikkontaktrådet bør have et samlet fokus på rejsen fra start til slut, med hensyn til både komfort og sammenhæng til den videre rejse med f.eks. bus/tog	Standarder for internet, mødefaciliteter og andre komforttilbud på færgerne kan være et emne i kommende færgeudbud af færgedriften

2 Processen bag 2030-strategien

Udarbejdelsen af 2030-strategien baserer sig på den tilgængelige viden om udviklingen i trafikbetjeningen til og fra Bornholm, dvs. udviklingen i færgebetjeningen og flybetjeningen, de tilgængelige analyser af trafikbetjeningen og en intern evaluering af Trafikkontraktrådets nuværende fokusområder, som er udarbejdet i foråret 2025.

En samlet liste over de skriftlige kilder, som ligger til grund for desk researchen, findes som bilag til dette strateginotat.

Desuden har COWI gennemført en workshop med medlemmerne af Trafikkontakt-rådet den 5. maj 2025. Forud for workshoppen har COWI gennemført interviews med 5 medlemmer af Trafikkontakt-rådet og COWI har desuden gennemgået en række skriftlige høringssvar fra andre interessenter, som repræsenterer rejsende og/eller erhverv, som er afhængige af trafikbetjeningen af Bornholm.

De skriftlige bidrag (rapporter og høringssvar) og de indledende interviews, har primært haft til formål at danne grundlag for workshoppen, det vil sige at rejse de spørgsmål og temaer, som blev behandlet under workshoppen. Det er arbejdet under workshoppen, som har dannet det primære grundlag for udarbejdelsen af strategien.

Udarbejdelsen af selve strategidokumentet (nærværende notat) er sket i to overordnede tempi: et udkast, som har været fremsendt til kommentering i Trafikkontakt-rådet på deres møde i juni 2025 og herefter et endeligt udkast, som har været til endelig godkendelse i Trafikkontakt-rådet på deres møde 16. september 2025.

3 Status for trafikbetjeningen af Bornholm

Trafikbetjeningen af Bornholm er baseret på to færgeruter og en flyrute. Status for trafikbetjeningen af Bornholm er kort beskrevet i dette afsnit og tjener udelukkende som baggrundsinformation for de temaer og spørgsmål, som behandles i de efterfølgende afsnit.

3.1 Færge- og flybetjeningen

Færgeruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge besejles af Molslinjen, som har haft kontrakten siden 1. september 2018. Kontraktens løbetid er frem til 2028. De to ruter sejles som "samfundsbegrundet færgefart", dvs. at rederiet er forpligtet til at sejle med en vis kapacitet og til et bestemt prisleje (en maksimal højestepris og en maksimal gennemsnitspris). Færgeruten Rønne-Sassnitz sejles kommercielt. Hvor den maksimale gennemsnitspris for f.eks. Rønne-Ystadruten før 2018 var på over 700 kr. for en bil med fem passagerer, var den i 2019 på ca. 375 kr.³.

De to færgeruter adskiller sig fra hinanden på flere måder: Rønne-Køgeruten sejles af en såkaldt Ro-Pax færge, dvs. en fragtfærge, som også kan medtage passagerer og privatbiler. Rønne-Ystadruten sejles af to hurtigfærger, som primært medtager passagerer og privatbiler og busser.

Sejlturen Rønne-Køge tager 5:30 timer og der sejles en dobbelttur i døgnet. Sejlturen Rønne-Ystad tager 1:20 time og der sejles et varierende antal dobbeltture i døgnet (omfanget varierer med sæsonen). Via Rønne-Ystadruten kan man rejse hele vejen mellem Rønne og København i bus (Kombardo-Expressen), som kører mellem Rønne og Københavns Busterminal.

Flybetjeningen af Bornholm er kommerciel og har i en årrække været varetaget af DAT. Der er en aftale mellem Region Hovedstaden, Bornholms Regionskommune og DAT om at sikre transport af patienter, prøver og personale til og fra Bornholm. Denne trafik udgør ca. 15% af flytrafikken på ruten. Antallet af afgang mellem Bornholm og København varierer med sæsonen, men der flyves typisk fire til seks dobbeltture pr. dag.

3.2 Udviklingen i trafikken

Ruten **Rønne-Ystad** udgør langt den største trafikforbindelse, med hensyn til passagerer og personbiler. Antallet af passagerer er steget med 23% i perioden 2017 til 2024 og antallet af biler er steget med 47% i perioden. Antallet af busser er næsten fordoblet i perioden, antallet af lastbiler er steget ca. 5%, medens antallet af løstrailere på denne rute til gengæld er faldet.

Det skal bemærkes, at 2019 var det første hele år, hvor Molslinjen stod for sejladsen på begge ruter. Tallene i både 2020 og 2021 er i nogen grad påvirket af Covid-19 pandemien.

³ Bornholmeranalysen, 2023.

Tabel 2: Trafikudvikling, Rønne – Ystadruten. 2017 - 2024. Udvalgte enheder

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passagerer	1.448.000	1.486.000	1.637.000	1.425.000	1.547.000	1.722.000	1.770.000	1.780.000
Personbiler	348.371	367.941	435.691	442.483	470.567	504.918	519.268	513.975
Busser	2.153	3.001	4.350	3.160	3.771	3.851	4.165	4.069
Løstrailere	4.082	3.408	2.758	2.607	2.730	2.319	1.995	2.286
Lastbiler i alt*	4.905	4.563	4.629	4.581	3.955	4.085	4.400	5.163

Kilde: Danmarks Statistik, Skib31. *Lastbiler i alt dækker over lastbiler uden trailer, lastbiler med trailer og sættevogne med forvogn

Ser man på udviklingen i færgetrafikken mellem **Rønne og Køge**, så er udviklingen mindre markant. Antallet af gående passagerer er steget med 7%, antallet af personbiler er steget med 23%, antallet af løstrailere er steget med 15% og lastbiler i øvrigt er steget med 33%. Det er altså tydeligt, at Køgeruten primært er en fragtrute. Passagertallet på ruten udgør kun godt 4% af Ystadrutens passagertal.

Tabel 3: Trafikudvikling, Rønne – Køgeruten. 2017 - 2024. Udvalgte enheder

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passagerer	70.000	73.000	80.000	104.000	114.000	80.000	77.000	75.000
Personbiler	18.292	20.217	24.668	30.102	35.843	26.633	23.814	23.150
Busser	63	45	49	24	34	34	47	45
Løstrailere	28.189	30.831	31.823	31.026	33.835	33.707	31.603	32.367
Lastbiler i alt*	5.651	5.577	4.893	5.433	5.569	6.766	6.782	7.513

Kilde: Danmarks Statistik, Skib32. * Lastbiler i alt dækker over lastbiler uden trailer, lastbiler med trailer og sættevogne med forvogn

Ser man på flytrafikken, så er udviklingen ganske anderledes. **Flyruten Bornholm-København** tegner sig for langt hovedparten af flytrafikken i Rønne Lufthavn og i perioden 2017 til 2024 er antallet af passagerer mellem Bornholm og København faldet ret markant. Passagertallet i 2024 udgør således kun 63% af tallet i 2017. I perioden er der også sket et fald i antallet af daglige flyvninger mellem København og Bornholm. Bemærk, at andre ruter ikke indgår i tabellen nedenfor.

Tabel 4: Trafikudvikling, flyruten Rønne - København. 2017 - 2024.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passagerer	237.000	234.000	211.000	119.000	168.000	174.000	174.000	156.000

Kilde: Danmarks Statistik, Flyv33.

4 Centrale temaer og relaterede dilemmaer i strategien for Trafikkontaktrådet

Strategien for Trafikkontaktrådet er bygget op omkring en række centrale temaer og relaterede dilemmaer, som er blevet identificeret i løbet af arbejdet med strategien, dvs. skriftligt materiale, interviews og ikke mindst workshoppen. Disse temaer og dilemmaer er beskrevet på de næste sider.

Målgrupper og præferencer i trafikbetjeningen

Den trafikbetjening, som ligger inden for Trafikkontaktrådets ansvar, berører i praksis alle rejser og al transport til og fra Bornholm, når man ser bort fra godstransport med skib. Det betyder, at prioriteringen af målgrupper og deres transportbehov vil spille en stor rolle for den kommende strategi.

Arbejdet med strategien har vist, at forretningsrejsende, pendlere, studerende, patienter, turister, borgere på familiebesøg mv. har forskellige behov, i forhold til frekvens, rejsetid, afgang på særlige tidspunkter, komfort mv. De forskellige målgruppers behov bliver i praksis ofte en afvejning mellem prisen for transport i forhold til de enkelte målgruppers ønsker og præferencer. Spørgsmålet er i den sammenhæng, om der er nogle målgruppers behov, som har en særlig samfundsmæssig betydning?

Trafikbetjening som led i udvikling og vækst på Bornholm

Trafikbetjeningen spiller en vigtig rolle for Bornholms udvikling. Bornholms geografiske situation vil i mange sammenhænge være en udfordring, i forhold til varetransport, arbejdsmarked og rekruttering, uddannelse og klimabelastning (klimavenlig transport).

Erhvervslivet på Bornholm er afhængig af, at der er en vis forsyningssikkerhed på fragtområdet, dvs. at virksomhederne ønsker sikkerhed for at kunne få transportret varer til og fra øen. Det vil derfor være en naturlig overvejelse, i hvilket omfang trafikbetjeningen særligt skal understøtte erhvervslivet og den værditilvækst som virksomheder og arbejdspladser kan skabe. I disse overvejelser kan indgå spørgsmål om større færger med flere lanemeter og prioritering af lanemeter til transport af fragt. Desuden er der behov for at holde fokus på pendlernes rejseforhold.

Trafikbetjeningen som led i fremme af bosætning og demografisk udvikling

Bornholm har fokus på udviklingen af bosætningen og indbyggertallet på øen. Strategien for trafikbetjeningen kan spille en rolle i fastholdelse og tiltrækning af borgere, f.eks. ved at tilgodese fastboende med billigere færgebilletter og sikre høj frekvens på rejser - også uden for feriesæsonen. Dilemmaet er, at det i praksis vil være på bekostning af gæster til øen, dvs. turister, forretningsrejsende mv., som skal bidrage mere økonomisk.

Prisen for at rejse: stabilitet og en vis forudsigelighed eller muligheden for en meget lav pris?

Den dynamiske prisstruktur bestemmer priserne for færgefart. Prismodellen betyder, at billetpriser varierer ganske meget og ofte mangler gennemskuelighed og

logik. Fordelen ved den dynamiske prisstruktur er dog, at billetpriserne kan være meget lave, hvilket jo kommer de rejsende til gavn.

Klimabelastningen i trafikbetjeningen

Transportsektoren er generelt meget klimabelastende. Relativ billig adgang til især færgerejser betyder, alt andet lige, en større klimabelastning, idet billigere rejser øger efterspørgslen efter transport med brændstofforbrugende hurtigfærger. Imødegåelse af dette vil kræve begrænsning i trafikken eller at der tages initiativer, i forhold til mindre klimabelastende færger.

Billige færger er en udfordring for flytrafikken

De faldende priser på rejser med færge betyder bl.a., at flere rejsende i dag vælger færge, frem for fly. Samtidig har bl.a. Covid-19 formentlig betydet færre erhvervsrejser i forbindelse med møder, idet flere vælger at afholde møder over videoforbindelser. Færre flyrejsende har betydet færre afgange og stigende billetpriser. Flyrejser er imidlertid stadig vigtige for en del rejsende og flyforbindelsen betyder tryk for befolkningen, i forhold til at kunne rejse hurtigt og med kort varsel.

Høj fart og kort sejltil, frem for regularitet?

De nuværende hurtigfærger på ruten Rønne-Ystad har en meget kort sejltil. Færgerne er til gengæld mindre sødygtige i hårdt vejr, i forhold til mere konventionelle færger. Der er derfor flere aflyste eller forsinkede ture på ruten og den høje fart betyder lidt dårligere komfort, f.eks. hvis man vil arbejde eller holde møde under sejlturen.

Samfundsmæssige nichebehov i trafikbetjeningen

Der er nogle nichebehov i trafikbetjeningen, som ikke bør overses, nemlig personale/arbejdskraft og specialister, som er vigtige for øens funktion, f.eks. i sundhedsvæsenet, Forsvaret eller erhvervslivet. Disse rejsebehov ligger ofte i ydertimerne og er relativt dyre at imødekomme, men rejsemuligheden kan have stor samfundsmæssig betydning.

4.1 Opsamling:

Særligt under workshopen, i forbindelse med udarbejdelsen af strategien, blev de mest centrale dilemmaer for trafikbetjeningen fremhævet.

- › **Flytrafikken** er vigtig for Bornholm, men passagertallet falder og billetpriserne stiger. De relativt høje billetpriser betyder, at flyrejser er ved at blive en eksklusiv rejseform, dvs. et lille udbud (antal afgange) med højere priser. Årsagerne er primært, at billige færger og et lidt mindre forretningsrejsemarked (flere videomøder) udhuler markedet for flyforbindelsen.
- › Bornholm har behov for **trafikbetjening på tidspunkter**, hvor markedet – dvs. forholdet mellem udbud og efterspørgsel – ikke er gunstigt. Det er f.eks. sene aftenafgange, som benyttes af pendlere til sundhedsvæsenet, Forsvaret m.fl. Prisen for dækningen af dette behov skal i praksis dækkes af den øvrige trafik.

- › Klima og den grønne omstilling af trafikken er et tema med stigende fokus. Dette fokus deler man dog med hele rejse- og transportbranchen og der er et både nationalt og internationalt fokus for at øge transportsektorens bæredygtighed. Det er derfor også vigtigt at have øje for bæredygtige løsninger i trafikbetjeningen af Bornholm.
- › Næsten al passagertrafik med færge går via Rønne-Ystad ruten og København. Det er dog ikke alle rejsende som har København som slutdestination. En del skal videre mod resten af landet eller udlandet og har ikke nødvendigvis fordel af at skulle rejse over Sverige og til København, for at komme videre. Man kan derfor overveje om ruten via Køge kan være relevant for flere rejsende, hvis overfartstiden bliver kortere.

5 Strategi for trafikbetjeningen af Bornholm frem mod 2030

Den samlede proces for udarbejdelse af strategien for trafikbetjeningen af Bornholm, har ført til udpegelsen af en række fokusområder, som vil være centrale for rådets arbejde frem mod 2030.

Identificeringen af fokusområderne for strategien er først og fremmest sket under den afholdte workshop 5. maj 2025, på baggrund af analysearbejdet forud for workshopen.

I kapitel 1 er strategien beskrevet kort og summarisk. I dette kapitel er strategien foldet mere ud og er opdelt i tre dele: Et strategisk afsæt for arbejdet de kommende år, de strategier, som skal tages i anvendelse og til sidst de handlinger (værktøjer), som kan medvirke til at realisere strategien.

5.1 Strategisk afsæt

De bærende elementer i strategien har nogle strategiske afsæt, som udgør de grundlæggende temaer for strategien. De strategiske afsæt har udgangspunkt i en overordnet prioritering af emnerne **kort rejsetid**, **frekvens** (antallet af afgang med færge/fly), **pris** og **kapacitet**.

- › Færgebetjeningen er det brede rejseprodukt og med indgåelse af den nuværende kontrakt i 2018 har man opnået betydelige gevinster, i forhold til priser og overfartstid, som er vigtige at holde fast i.
- › De erhvervede erfaringer med færgekontrakten skal anvendes aktivt, særligt i forhold til krav til prisdannelse, service, komfort ombord, kommunikation med færgeselskabet og imødekommelse af samfundsmæssige behov.
- › Trafikbetjeningen af Bornholm – som denne strategi omfatter – omhandler i praksis al trafik til og fra Bornholm, både den brede trafikbetjening for de mange rejsende og de mere nicheprægende behov, herunder også de samfundskritiske transportbehov, f.eks. på sundhedsområdet.
- › Færgebetjeningen er i dag meget opdelt på et person-/personbilsprodukt (Rønne-Ystad) og et fragtprodukt (Rønne-Køge). Denne opdeling kan eventuelt genovervejes – bl.a. for rejsende mod Vestdanmark og på grund af den kommende Femern Bæltforbindelse.
- › Trafikbetjeningen af Bornholm er et afgrænset marked der fungerer som ”forbundne kar”, hvilket afspejler sig i nedgangen i flytrafikken og fremgangen for færgetrafikken. Flytrafikkens rolle i trafikbetjeningen er vigtig, men rolle og betydning skal formentlig præciseres, fordi antallet af rejsende har været fallende i flere år. Heri indgår også overvejelser om offentlig understøttelse i en form for PSO-model.

5.2 Fastholde de grundlæggende principper for færgebetjeningen

I forbindelse med forhandlingen af den nuværende færgekontrakt lykkes det Bornholm væsentlig at forbedre vilkårene for færgetransporten til og fra Bornholm på en række *centrale parametre*:

- › Lav overfartstid
- › Høj frekvens
- › Et relativt lavt prisniveau

Det er vigtigt for Bornholm i den kommende kontraktperiode at fastholde disse gevinster i forbindelse med forhandlingen af en ny kontrakt. Landevejsprincippet, som det retningsgivende for prisen, skal også være omdrejningspunktet i de kommende kontraktforhandlinger.

5.3 Rammer for prissætningen

Prissætningen for rejser skal være gennemskuelig. Prisfastsættelsen sker inden for kontraktens krav til en bestemt gennemsnitspris, men i praksis varierer priserne meget og baggrunden kan virke uklar og uigennemskuelig.

Prisstrukturen skal være logisk og bør fastsættes nye rammer for prissætningen i fremtidige færgekontrakter. Der er tilfælde, hvor en bil med trailer er billigere at få med færgen end en bil uden trailer og i andre tilfælde kan en bil være billigere at få med over end en gående passager.

Det er dyrt at ombooke en billet, hvilket betyder at det er svært spontant at lave planerne om eller at tilpasse planer efter forholdene. Især fastboende vil ofte have behov for at ombooke rejser. Et lavere ombookings-gebyr ville derfor være en stor fordel både for bornholmerne og tilrejsende.

Priserne for færgerejser bør i fremtiden tage hensyn til de fastboende på Bornholm. Det kan f.eks. ske ved at den maksimale billetpris for fastboende bliver lavere end for øvrige rejsende og at der indføres fast pris for gående og cyklister på færgerne.

5.4 Stabile rammer for flybetjeningen af Bornholm

De senere år er flytrafikken til Bornholm reduceret betydeligt. Der var 266.000 passagerer i 2016, i 2023 er der 194.000 og faldet er fortsat i 2024 og i starten af 2025. Ruten Rønne-København udgør langt størstedelen af flytrafikken. I takt med det faldende passagertal er betjeningen blevet mere lavfrekvent og det er blevet dyrere at rejse. Flybetjeningen af Bornholm er dermed inde i en ond cirkel.

Flytrafik til Bornholm har stor betydning for mulighederne for at pendle til Bornholm og pendle fra Bornholm f.eks. til hovedstadsområdet. Bornholm har på en række

områder - blandt andet på sundhedsområdet - behov for at kunne tiltrække eksperter. Ligeledes vil det styrke bosætningen på Bornholm, hvis der er mulighed for at pendle frem og tilbage.

Såfremt det nuværende flyselskab DAT ønsker at indskrænke betjeningen af ruten Bornholm-København yderligere, vil rådet undersøge etableringen af en flyrute til Bornholm under PSO-forordningen, som det kendes fra bl.a. Norge. Indhentning af yderligere viden omkring PSO-forordningen i flytrafikken vil være en prioritet.

Det har derfor stor prioritet i den kommende strategiperiode at få defineret flytrafikens rolle for Bornholm og dernæst skabet stabile rammer for flytrafikken igen.

5.5 Udvide færgernes kapacitet til Bornholm

Bornholmeranalysen har vist at fragtkapaciteten til Bornholm er presset og det er et problem som forventes at vokse frem mod 2030. Bornholms erhvervsliv er afhængig af stabil godstransport og der er behov for en forsyningssikkerhed for fragt til og fra Bornholm. I praksis bør der arbejdes for færger med flere 'lanemeter', som dermed også øger fragtkapaciteten.

Der opleves en generel vækst i efterspørgslen efter fragtkapacitet og dertil kommer nogle konkrete udviklingstendenser, bl.a. stigende aktiviteter inden for offshore vindkraft og den planlagte styrkelse af beredskabet på Bornholm.

En oplagt mulighed vil være at anskaffe en større og hurtigere færge, med flere lanemeter, til at betjene ruten Rønne-Køge. Den nuværende færge på ruten har 1.500 lanemeter, men det bør overvejes at øge kapaciteten til 2.000 lanemeter. Med en hurtig Ro-pax færge på ruten - svarende til den færge, der betjener ruterne mellem det svenske fastland og Gotland - vil overfarten også være væsentlig mere attraktiv for passagerer, der skal til den sydlige del af hovedstadsområdet, det øvrige Danmark og mod Tyskland via Femern Bælt forbindelsen, når den åbner.

5.6 Fokus på den hele rejse

Bornholms mulighed for at tiltrække specialister og eksperter er bl.a. afhængig af mulighederne for at pendle til øen. Det vil styrke Bornholms rolle som pendlerdestination ganske betydeligt, hvis man kan arbejde – herunder holde videomøder – på vej frem og tilbage. Det kan godt være ganske vanskeligt på hurtigfærgerne, hvor internettet tit er ustabil, der kan være søgang og der mangler mulighed for at booke rum til møder. Det er ligeledes vanskeligt i busser og tog mellem Ystad og Hovedstadsområdet. Desuden opleves lidt oftere forsinkelser eller aflysninger med de nuværende færger, fordi de er knap så søstærke, som mere konventionelle færger.

Kort rejsetid har dog en høj prioritet i strategien, men rejsetiden skal balanceres med komfort, så komfortniveauet som minimum ikke forringes, i forhold til i dag.

5.7 Initiativer og handlinger i den kommende strategiperiode

Realiseringen af strategien skal baseres på en række initiativer, som skal medvirke til at virkeliggøre strategien:

Brugernes behov og præferencer skal undersøges

Der er behov for at gennemføre en egentlig bruger- og interessentundersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm. Trafikken via både færgeforbindelser og fly har udviklet sig ganske markant de senere år, især har færgetrafikken via Ystad vundet terræn, medens flytrafikken er gået markant tilbage. En del af disse forandringer er utvivlsomt sket, som følge af prisudvikling og andre ændringer i trafikbetjeningen.

Der er behov for en mere struktureret viden om brugernes behov og forventninger til trafikbetjeningen, særligt når man kan observere store ændringer i de rejsendes adfærd.

Samle erfaringer med færgekontrakten

Der skal gennemføres en struktureret evaluering af den nuværende færgekontrakt, herunder de styringsmekanismer, som er i gældende i den nuværende kontrakt. Evalueringen bør bl.a. have fokus på detaljeringsgraden af kontrakten (hvor meget skal specificeres i udbuddet?), prisstyringsmekanismer, muligheden for justering af færgebetjeningen i kontraktperioden, kommunikation med rederiet og muligheden for at indarbejde samfundsmæssige behov i kontrakten.

Undersøge nye løsninger for Rønne-Køgeruten

Det stigende behov for fragtkapacitet til og fra Bornholm giver anledning til at undersøge muligheden for en ny løsning for færgebetjeningen af Rønne-Køgeruten, f.eks. ved en større færge på længere sigt. Målet bør især være at sikre større forsyningssikkerhed for fragt til og fra Bornholm, f.eks. ved at sikre lanemeter til fragt på færgerne. En større og hurtigere ville desuden kunne gøre ruten mere attraktiv for f.eks. bilister mod Vestdanmark og Tyskland.

Bilag A Skriftlige kilder for strategiarbejdet

- › Analyse af Bornholms flybetjening, Epinion og EY. 2024.
- › Bornholmeranalysen, En undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm og evaluering af den nuværende samfundsbegrundede færgekontrakt. Trafikstyrelsen, 2023
- › Bornholms Erhvervsstrategi. Bornholms Regionskommune, 2021.
- › Evaluering af Trafikkontaktrådets nuværende fokusområder. Trafikkontaktrådet, april 2025.
- › Forretningsorden for Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm og dets formandskab. Trafikkontaktrådet, 2022.
- › Plan- og Udviklingsstrategi 2024, Bornholms Regionsråd, 2024.
- › Trafikkontaktrådets strategi 2021.
- › Vedtægter for Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm. Seneste version oktober 2023.

Der er desuden gennemført en skriftlig høring af en række interessenter omkring trafikbetjeningen af Bornholm. De modtagne høringssvar fra nedenstående interessenter har også indgået i strategiarbejdet:

- › Campus Bornholm
- › Dansk Industri, Bornholm
- › NaturBornholm
- › Nexø Havn
- › Offshorecenter Bornholm
- › Opklaringsbataljonen på Almegårds Kaserne
- › Rønne Havn.