

# Færgeanalyse Bornholm

Persontransport

Udarbejdet af CRT for Trafikkontaktrådet

December 2019

Center for Regional- og Turismeforskning



Titel:

Færganalyse Bornholm

*Persontransport*

Projektgruppe:

Carl Henrik Marcussen

Jie Zhang

Anders Hedetoft

Anne Thomas

Center for Regional- og Turismeforskning (CRT)

Stenbrudsvej 55, 3730 Nexø

Telefon +45 5644 1144

E-mail: [crt@crt.dk](mailto:crt@crt.dk)

[www.crt.dk](http://www.crt.dk)

© 2019 Center for Regional- og Turismeforskning.

ISBN-nummer:

Opdragsgiver: Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm.

Kontaktperson hos opdragsgiver: Henrik Eybye Nielsen, Bornholms Regionskommune.

Center for Regional- og Turismeforskning er et center for anvendt forskning, der løfter analyse- og udviklingsopgaver samt forskningsprojekter med særligt fokus på yderområder. Centrets primære fokus er regional udvikling med fokus på yderområder, turisme i et destinationsperspektiv samt modeløkonomisk analyse. CRT er beliggende på Bornholm og har eksisteret siden 1994.

## Resumé

Det øgede statslige tilskud på 83 millioner kroner fra 2017 til 2019 til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm har medvirket til at nedbringe de gennemsnitlige billetpriser med 51,2% set ift priserne tilbage i 2016.

Det har øget passagermængden det første år af Bornholmerlinjens driftsperiode. 11,6% flere passagerer har rejst til Bornholm.

I samme periode er antallet af registrerede overnatninger øget med 14%. En del af dette skyldes konjunkturændringer, der også er kommet resten af landet til gode. Tages konjunkturs virkning ud af ligningen er antallet af overnatninger steget med 10,1%.

Særligt de billigere overnatningsformer som campingpladser, vandrehjem og AirBnB har set stigninger. Disse steder kan takke de billigere billetter for en relativ stigning i deres overnatninger på hhv 17,9%, 24,4% og 22,5%.

Også hoteller og feriecentre har nydt glæde af prisfaldet. Her har det dog kun betydet hhv 7,8% og 3,9% stigning i antallet af overnatninger. Takket været de positive konjunktur har hoteller dog samlet set opnået 12% flere overnatninger mens feriecentre har oplevet en stigning på 8% i perioden.

Noget tyder på at den fulde effekt af prisfaldet først rigtig er begyndt at tage fat i sidste del af perioden. Prisfaldet var nemlig ikke aktivt markedsført fra start af og flere af de interviewede turistaktører forventer fortsat stigning i passagertallet.

I første omgang har prisfaldet primært ført til flere danske besøgende. 90% af de Tyske turister tager til Bornholm udenom de samfundsbedingede ruter til Køge og Ystad. De svenske turister har lidt under en ugunstig kronekurs og har generelt besøgt Danmark mindre sidste år.

De flere danske overnatninger og endagsturister har haft en positiv betydning for økonomien på Bornholm. Samlet set har prisfaldet på færgebilletterne betydet et merforbrug hos turister på Bornholm på 125 mio kr.

Turistaktørerne peger desuden på at den nye færgedrift har været medvirkende til at gøre en udvidelse af sæsonen mulig. De lavere billetpriser, specielt på hverdage, har medvirket til at tiltrække nye kunder, som eksempelvis pensionister, der tidligere fravalgte Bornholm af økonomiske årsager.

De lavere færgepriser har medvirket til at nogle pakkerejseoperatører også tilbyder rabatter på andre dele af produktet. Dette gør man, fordi man nu kan nå andre, ikke så købestærke kunder, som tidligere fravalgte Bornholm alene på grund af færgepriserne.

En anden konsekvens af de billigere færgebilletter er, at flere af de planlagte busrejser bliver gennemført. Tidligere har vognmændene været tilbøjelige til at afbestille planlagte busture, hvis busserne ikke blev fuldt bookede. Nu gennemføres rejserne i større udstrækning med ikke helt fyldte busser.

Det øgede turismeforbrug har haft både direkte og afledte effekter på beskæftigelsen. I alt viser udregningerne at prisfaldet har betydet 78 flere årsværk på Bornholm.

Den samlede værdiskabelse i Danmark pga det øgede færgetilskud anslås på baggrund af modelberegninger at udgøre 90,44 mio Kr. Heraf går 34,3 direkte til Bornholm. Resten kommer det øvrige land til gode f.eks. pga transport, import af råvarer eller sommerhusejere der ikke bor på Bornholm.

Det samlede skatteprovenue som følge af det øgede turismeforbrug er på 64,9 mio kroner.

Dermed må det siges at statens ekstra investering på 83millioner er kommet godt igen.

## Indhold

Resumé.....	3
1 Formål, baggrund og metode.....	6
2 Ændring i passagerstrømme .....	8
2.1 Ændringer i færgedriften .....	8
2.2 Passagerstrømme.....	13
3 Udvikling i Typer af turister og rejsende .....	15
3.1 Geografisk fordeling af de tilrejsende.....	15
3.2 Fordeling af færgerejsende mellem bosiddende Bornholmere og tilrejsende .	20
3.3 Udviklingen turistovernatninger pr. overnatningsform og nationalitet .....	22
4 De regionaløkonomiske turismemæssige effekter .....	24
4.1 Udviklingen i det samlede antal turistovernatninger .....	25
4.2 Regionaløkonomisk modelberegning af effekter .....	29
4.3 Ex post vurdering af prisfølsomheden for færgebilletter til/fra Bornholm.....	32
4.4 Generelle indtryk fra interviewrunde i turist-branchen på Bornholm .....	33
5 Sammenfatning.....	36
6 Bilag.....	39
Kilder .....	41
Liste over figurer og tabeller .....	42

# 1 Formål, baggrund og metode

## Formål

Denne rapport har til formål at estimere de regionaløkonomiske effekter af den øgede antal turister der kommer til Bornholm via de samfundsbegrundede færgeruter til Bornholm, i det første år efter at besejlingen er overtaget af ny operatør. Det vil sige at analyseperioden er 1. september 2018 til 31. august 2019.

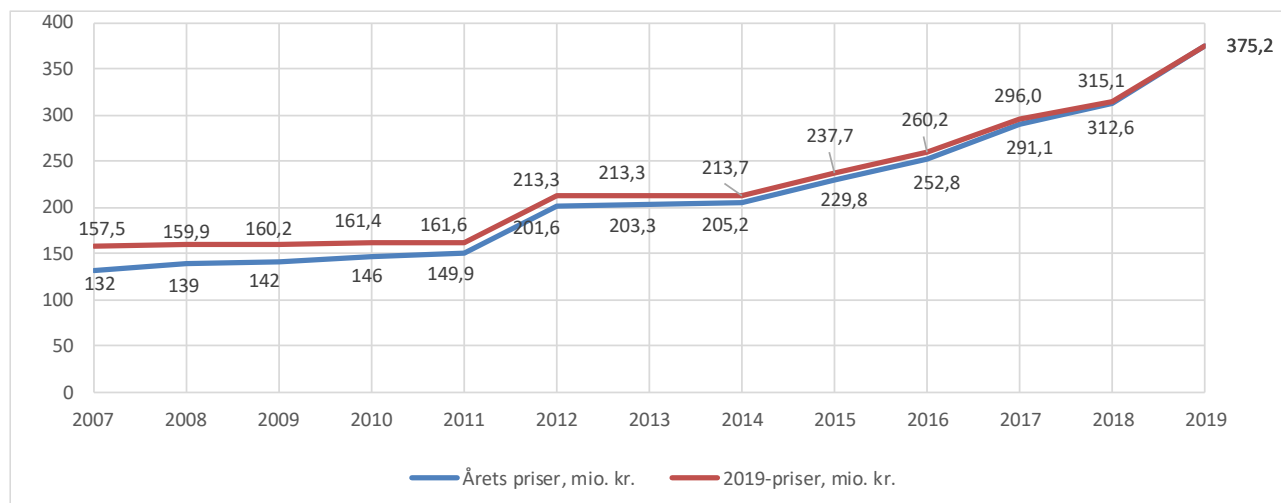
Analysen har fokus på at beregne værdiskabelse samt beskæftigelsesmæssige og beskatningsmæssige effekter af den øgede turisme på Bornholm.

## Baggrund

Over en årrække har staten øget sit tilskud til færgebetjeningen af Bornholm. Dette har medført reducerede godspriser, reducerede passagerpriser, øget kapacitet på både Rønne-Køge og Rønne-Ystad samt øget frekvens på Rønne-Ystad.

I denne analyse ses der udelukkende på det øgede statstilskud der er blevet givet i indeværende kontraktperiode og som har gjort det muligt at reducere de gennemsnitlige passagerbilletpriser med 46% i forhold til niveauet 2018, 51,2% i forhold til niveauet 2016.

**Figur 1 Statens tilskud til den samfundsbetingede færgebetjening af Bornholm 2011-2019 i hhv. året priser og i 2019-priser**



Kilder: Baseret på oplysninger fra Trafikstyrelsen (2007), Bornholmstrafikkens regnskaber iflg. Bornholms Passagerforening (2008 og 2009), Finanslovene for 2012, 2015, 2017, 2019 samt nettoprisindekset iflg. Danmark Statistik.

Persontrafikken fordeles på ruter og fordeling hen over året. Rent metodemæssigt har det i en længere årrække været en udfordring at opdele passagererne i fastboende og turister. CRT gennemførte for flere år tilbage jævnlige turismesurveys på færgerne. Fra disse undersøgelser kender vi fordelingen mellem turister og fastboende på de forskellige ruter og på forskellige tider af året, men disse data er ved at være forældede og det er derfor et selvstændigt mål med analysen at tilvejebringe et bedre datagrundlag til fordeling af passagerer mellem turister og fastboende. Med supplerende data fra Bornholmslinjen (postnummerfordeling på en del af de gennemførte billetreservationer), estimeres fordelingen af passagerer på fastboende og turister.

Det er imidlertid ikke muligt at beregne de afledte økonomiske effekter af den øgede turisme, alene ved at se på ændring i passagerstrømmen. Dette skyldes bl.a. at de reducerede fæргеpriser kan have ændret på forholdet mellem turister og fastboende, at sammensætningen af den samlede turistpopulation kan være ændret samt at opholdslængden kan være blevet påvirket.

Derfor gennemføres der en supplerende analyse af ændring i antal overnatninger indenfor de forskellige overnatningsformer på Bornholm og viden om de forskellige turistformers forbrug benyttes efterfølgende til at beregne den regionaløkonomiske effekt af den forøgede turisme.

En del af den registrerede stigning i antal turistovernatninger på Bornholm kan henføres til en generel konjunkturbestemt stigning i turismen. Udviklingen i turismen i

de øvrige "kystkommuner"<sup>1</sup> i Danmark benyttes som indikator på den generelle konjunkturudvikling. Udviklingen på Bornholm sammenlignes derfor med udviklingen i de andre "kystkommuner" og differencen benyttes som indikator for den stigning i turistmængden, der kan henføres til faldende færgepriser.

Der gennemføres samtidig en interviewundersøgelse blandt et udvalg af de største turismeaktører på Bornholm. Formålet med denne interviewundersøgelse er:

- At kvalificere vurderingen af hvilken del af eventuelle stigninger i antallet af gæster der kan henføres til prisreduktioner og hvilken del der kan henføres til andre forhold.
- At indhente oplysninger fra rejsearrangørerne vedr. hvilke typer gæster der særligt har reageret positivt på prisreduktionerne samt deres forventninger til den videre udvikling i efterspørgslen.

## 2 Ændring i passagerstrømme

I dette kapitel fokuserer vi på selve færgedriften og dens effekt på antallet af færgepassagerer.

### 2.1 Ændringer i færgedriften

Der er fra og med 1. september 2018 sket en række væsentlige ændringer i den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm:

- Ny færgeoperatør
- Nye organisatoriske strukturer
- Dynamisk prissætning med flere billettyper, og bortfald af visse periodekort.
- Ny tonnage
- Højere sejlfrekvens i lavsæsonen
- Lavere priser

Særlig de sidste tre punkter vurderes at kunne have haft en større effekt på antallet af turister. Derfor gennemgås disse tre tonnage, frekvens og pris kort nedenfor.

#### Prisudviklingen

Billetpriserne på persontransport med færge til/fra Bornholm er blevet nedsat i flere omgange, første gang pr. 1.9.2016 samt udenfor skolernes sommerferie i 2017 og i 2018.

Den største prisnedsættelse kom dog pr. 1.9.2018. Som nævnt tidligere er der også sket et skifte til en mere dynamisk prissætning, der gør det vanskeligt at sammenligne direkte.

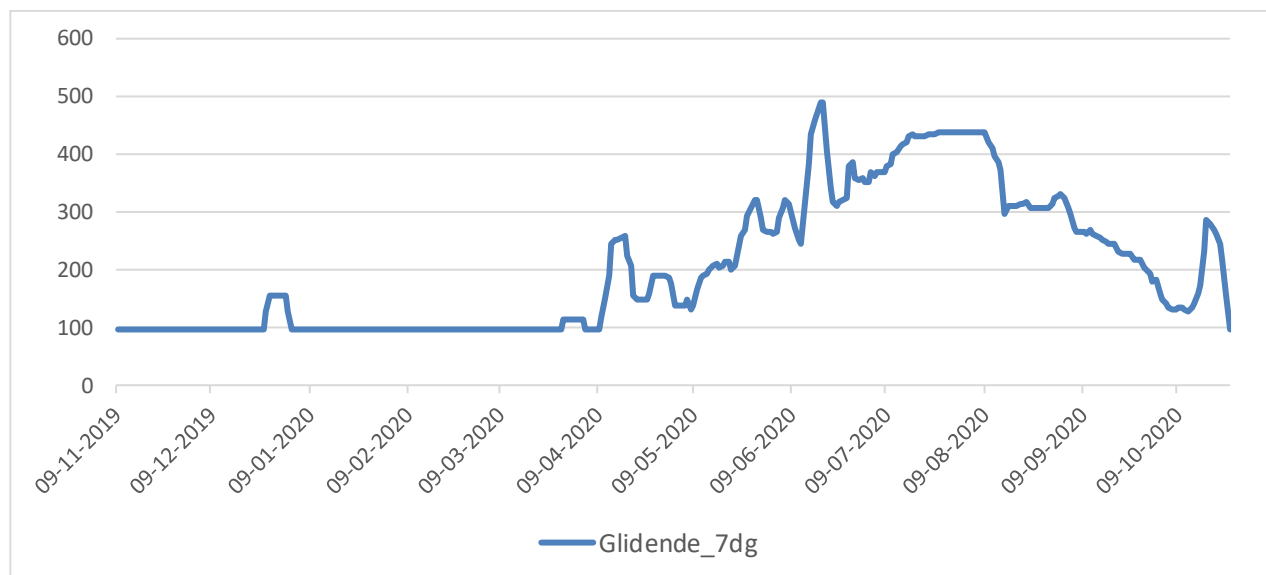
---

<sup>1</sup> I praksis, alle kommuner uden for hovedstadsområdet.



Der er nu væsentligt mere varierende priser, over forskellige sæsoner, ugedage, tidspunkter på dagen og tid før afgang.

**Figur 2 Glidende uge-gennemsnit for lavprisbilletter pr. afgang pr. dag for bil+5 på ruten Rønne-Ystad fra oktober 2019 til oktober 2020**



Som det ses af Figur 2 er der en lang periode på året, hvor gennemsnitsprisen for lavprisbilletter ligger helt i bund på 99kr. På bestemte tider på året kan samme billet dog nå en pris, der er 5 gange højere.

Et tilnærmeligt overblik kan man dog få ved at sammeligne maksimums og minimumspriser hos de to operatører. Samt ved at sammenholde tidligere listepreiser med den udregnede gennemsnitspris. Det ses nedenfor i Tabel 1 og giver indblik i at der har været en tydelig prisændring med skiftet af operatør.

Samlet set, og specifikt set i forhold til udbuddet blev nedsættelsen på 51,15% i faste forbrugerpriser hvorefter færgeprisen på bil+5 skal ende på 337 kr. i 2019, hvilket antages også at være tilfældet for de første 12 måneder af den nye kontraktperiode fra og med 1. september 2018.

**Tabel 1 Sammenligning af priser før og efter skift af operatør**

Kroner	Færgen 01/2018-08/2018	Molslinjen
<b>Max/Høj</b>	1134,58	899,-
<b>Liste/Gennemsnit</b>	826,00-1119,00	337,-
<b>Billig/Lav</b>	306,00	99.-

## Tonnagen før, nu og i fremtiden

Tonnagen (skibene) på de samfundsbegrundede ruter og reservekapaciteten har ændret sig væsentligt over tid, men endnu ikke radikalt med overgangen til den nye færgeoperatør.

**Tabel 2 Overblik over historisk udvikling i tonnagen**

2000	2011	2018	2022
Hovedfærgeren Villum Clausen.	Hovedfærgeren Leonora Christina	Hovedfærgeren Express 1	Ny katamaran, Express 5, verdens største
1000 Passagerer	1398 Passagerer	1400 Passagerer	1600 Passagerer
Dertil To fragtfærger (Hammerodde, Duoodde). Plus Poul Anker	En fragtfærge Hammerodde ombygget til flere lanemeter og flere passagerer Plus Villum Clausen	Ny fragtfærge med plads til 720 passagerer. Plus Max.	-

**Tabel 3 Minimumskrav for R-Y i færgeudbuddet vedr. perioden fra sept. 2018**

Kapacitetsdage	Min. dage p.a.	Passagerer pr. dag pr. retning	Personbil-enheder pr. dag ..	Frekvens pr. dag pr. retning
Maksimumkapacitetsdage	38	9000	2200	8
Højkapacitetsdage	46	7000	1500	5
Mellemkapacitetsdage	50	5000	1000	4
Lavkapacitetsdage	80	2000	600	3
Minimumkapacitetsdage	151	1400	400	3

Kilde: Hovedkontrakt gældende fra 1.9.2018 side 51-52.

Højkapaciteten kan dækkes alene med 5 overfarter per dag med hovedfærgeren. For at nå 8 afgangene per dag med samlet antal passagerer på 9000 indsættes ekstrarfærge på maksimumskapacitetsdage.

Udover forbindelsen mellem Rønne og Ystad besejles også andre ruter. Som det kan ses i efterfølgende afsnit sker langt hovedparten af tilrejsende færgetrafik via Rønne-Ystad.

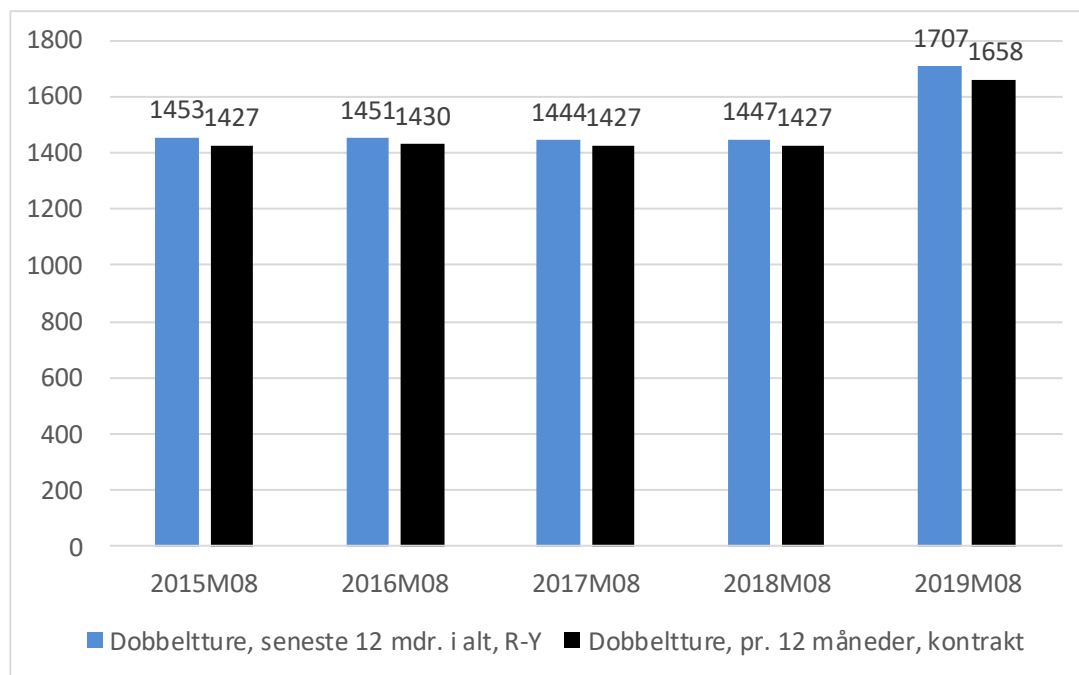
## Sejlfrekvens

Ud over tonnagen, altså hvilke skibe der sejles med, så er et andet centralt aspekt af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm hvor meget der sejles og til dels hvornår der sejles.

Vi har beregnet antallet af rundture ud fra kravspecifikationerne i kontrakten inklusiv tillægskontrakten 231 ekstra rundture pr. 12 måneders periode. Herefter har vi sammenlignet med De faktiske antal rundture baseret på data fra Danmarks Statistik.

Resultatet ses i Figur 3 nedenfor

**Figur 3 Antal rundture på ruten Rønne-Ystad pr. 12 måneders periode august 2015 - august 2019**

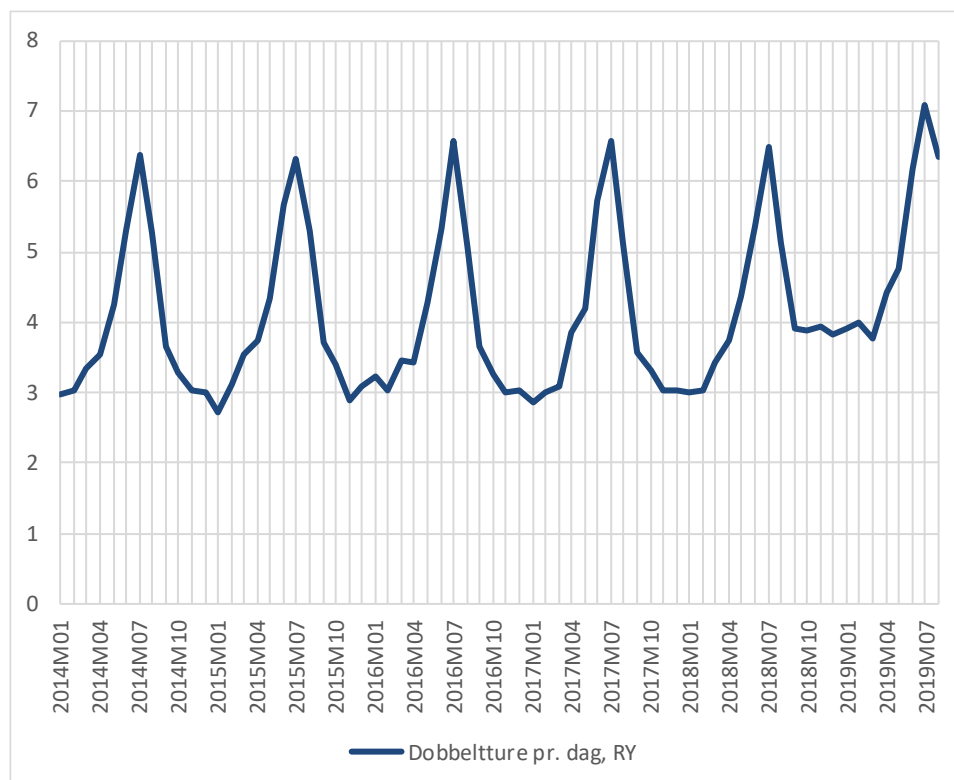


Note: 2015M08 dækker 12 måneder til og med 2015M08 og så fremdeles.

Antallet af rundture pr. 12-måneders periode indgår i den til enhver tid gældende kontrakt på den samfundsbegrundede færgesejls, dvs. på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge. En væsentlig ændring fra og med 1. september 2018 i forhold til tidligere var, at sejlfrekvensen på Rønne-Ystad ruten (RY) blev hævet fra minimum 3 til minimum 4 i kraft af en tillægskontrakt. Der blev her bestilt 231 ekstra rundture til en pris af godt 25 mio. kr. p.a., hvorved det årlige antal bestilte rundture på RY steg fra 1427 til 1658 pr. 12-måneders periode. Alle blev, med enkelte undtagelser, udført med hurtigfærger.

Springet i gennemsnitligt antal daglige rundture ses også tydeligt af Figur 4 nedenfor

**Figur 4 Gennemsnitligt antal rundture pr. dag pr. måned R-Y til og med august 2019**

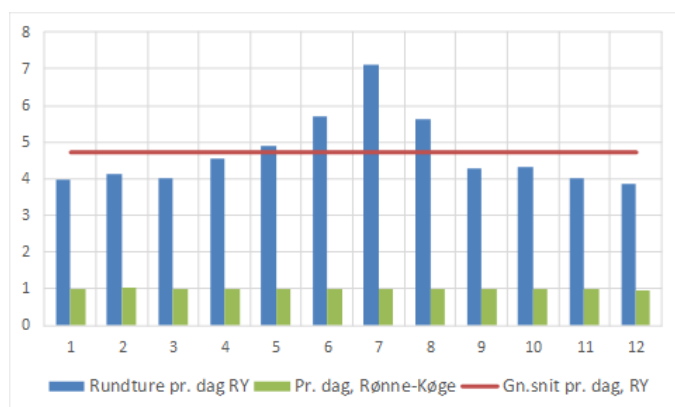


Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik til og med juni 2019, derefter Bornholmslinjen iflg. TRM.dk.

Figur 4 viser antallet af rundture pr. dag pr. måned for en årrække frem til og med august 2019.

Som det ses af Figur 5 nedenfor, dækker det højere gennemsnitlige antal rundture over en fartplan for R-Y i lavsæsonen med fire rundture pr. dag. Der er 6-8 rundture pr. dag i højsæsonen, mens der er hele 11 rundture søndag efter Folkemødet. – Samme mønster fortsætter i 2020.

**Figur 5 Antal planlagte rundture pr. dag R-Y og R-K pr. måned 2019**



Kilde: Udkast til fartplan for 2019 fra Molslinjen A/S til (ML) Trafikkontaktrådet 30/5 2018

## 2.2 Passagerstrømme

1,6 mill passagerer rejste med Rønne-Ystad ruten i 12mdr perioden til og med aug. 2019

Antallet af passagerer steg med hvad der svarer til 11,5% fra 12 måneders perioden til og med august 2018 til tilsvarende periode 2019 på Rønne-Ystad (R-Y eller RY) ruten.(Tabel 4 nedenfor)

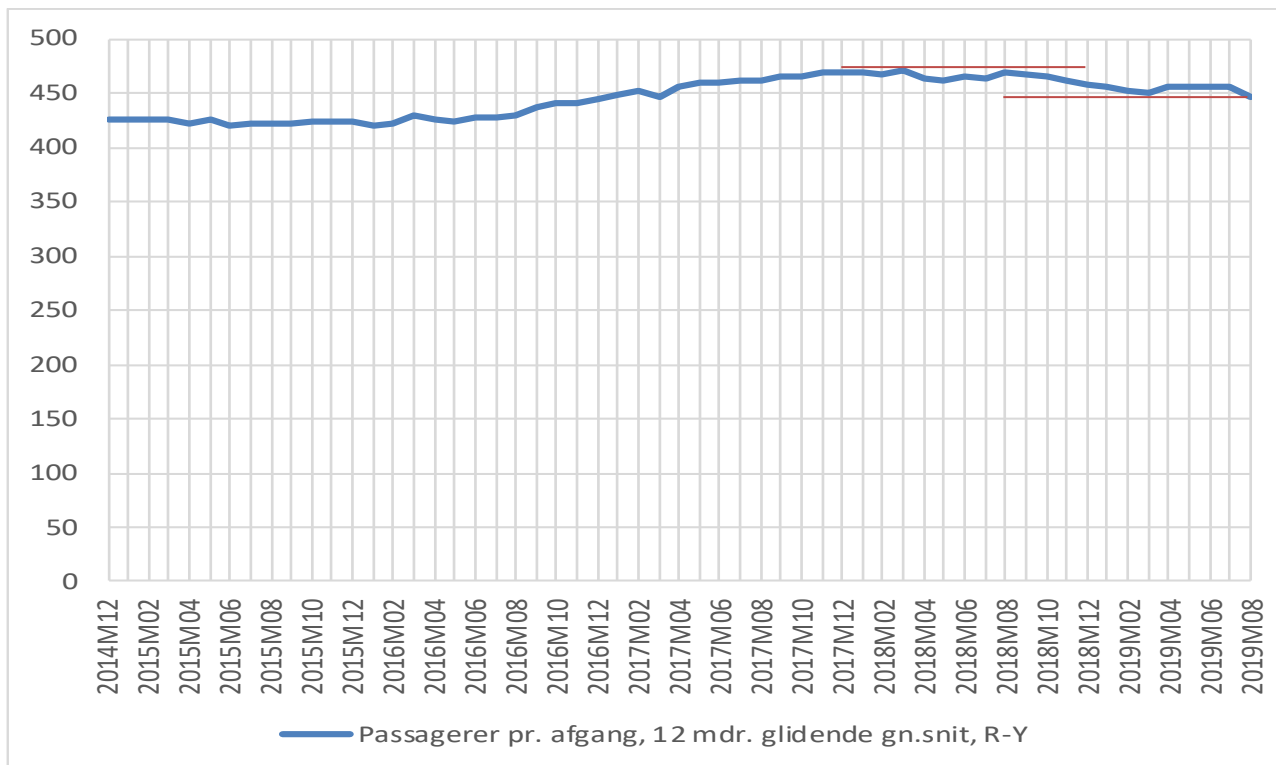
**Tabel 4 Antal passagerer pr. rute i fire 12-måneders perioder til august 2019**

Passagerantal i 1000	2015.9-2016.8	2016.9-2017.8	2017.9-2018.8	2018.9-2019.8
R-Ystad	1345	1432	1449	1616
R-Køge	64	69	70	78
<b>RY+RK</b>	<b>1409</b>	<b>1501</b>	<b>1519</b>	<b>1694</b>
R-Sassnitz	106	106	107	138
Polen-Nexø	33	29	35	33
<b>Færger</b>	<b>1548</b>	<b>1636</b>	<b>1661</b>	<b>1864</b>
Fly	272	269	276	235
<b>Færger+fly</b>	<b>1820</b>	<b>1905</b>	<b>1937</b>	<b>2099</b>

Antallet af passagerer pr. afgang som glidende månedsgennemsnit har været tydeligt højere allerede fra og med september 2016 og frem. Den første prisnedsættelse kom, som nævnt, i september 2016.

Prisnedsættelsen har altså haft en markant positiv effekt på det gennemsnitlige antal passagerer.

**Figur 6 Passagerer pr. afgang på ruten Rønne-Ystad, 12 mdr. glidende gennemsnit, december 2014 til og med august 2019**



Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik til og med juni 2019, derefter Bornholmslinjen iflg. TRM.dk.

Figur 6 viser dog samtidigt, at det gennemsnitlige antal passagerer pr. afgang falder efter august 2018. Det skyldes det øgede antal rundture, vist i "Figur 4 Gennemsnitligt antal rundture pr. dag pr. måned R-Y til og med august 2019". Den øgede sejlfrekvens har sænket antallet af passagerer per tur en anelse i 12 mdr perioden 2018 til 12 mdr perioden 2019.

Antallet af passagerer pr. afgang som glidende månedsgennemsnit har været tydeligt højere allerede fra og med september 2016 og frem. Den første prisnedsættelse kom, som nævnt, i september 2016

Prisnedsættelsen har også haft en markant positiv effekt på det gennemsnitlige antal passagerer. Hvilket også understøttes af de foretagne interviews

De røde linier i Figur 6 ovenfor angiver 12 mdr. perioder for hhv primo højeste niveau (Dec 2017) og ultimo laveste niveau (aug 2019).

Indsættelsen af flere afgange har naturligt betydet et fald i hvor mange passagerer færgen medtager per afgang. Men har dog stadig tilføjet en yderligere samlet stigning i det absolutte antal af passagerer.

**Tabel 5 Andelen af passagerer i bil pr. rute oktober 2018 og oktober 2019**

Periode	Okt. 2018	Okt. 2019	Okt. 2018	Okt. 2019	Okt. 2018	Okt. 2019	Okt. 2018	Okt. 2019
Rute	Rønne-Ystad	Rønne-Ystad	Rønne-Køge	Rønne-Køge	RY+RK	RY+RK	Rønne-Sassnitz	Rønne-Sassnitz
Passagerer	116.257	119.154	6.118	6.382	122.375	125.536	7.209	10.082
Landgangs	26.742	22.696	1.861	1.522	28.603	24.218	392	454
I bil	89.515	96.458	4.257	4.860	93.772	101.318	6.817	9.628
Landgangs %	23,0%	19,0%	30,4%	23,8%	23,4%	19,3%	5,4%	4,5%
<b>I bil, %</b>	<b>77,0%</b>	<b>81,0%</b>	<b>69,6%</b>	<b>76,2%</b>	<b>76,6%</b>	<b>80,7%</b>	<b>94,6%</b>	<b>95,5%</b>

Kilde: Baseret på data fra Molslinjen A/S om Bornholmslinjen.

Det kan tilføjes, at der var en stigning i andelen af passagerer på RY+RK under ét som rejste i bil på 4,1 procentpoint fra 76,6% i oktober 2018 sammenlignet med oktober 2019, jf. Tabel 5. Det skal i denne forbindelse nævnes, at der iflg. PR fra rederiet d. 18-9-2019 blev sat mange billetter til salg både på RY og RK til kun 99 kr. for bil+5 personer.

### 3 Udvikling i Typer af turister og rejsende

#### 3.1 Geografisk fordeling af de tilrejsende

Denne passageranalyse har på basis af nyt forbedret datagrundlag muligheden for at belyse ikke alene fra hvilke lande men også fra hvilke landsdele passagererne på de forskellige færgeruter kommer.

Dagsforbruget for en turist varierer alt efter nationalitet. Derfor afhænger den økonomiske effekt bl.a. af hvordan den øgede turisme fordeles på nationalitet.

Fordelingen af færgerejsende på landsdel kan være afgørende i forhold til fremtidig kommunikationsindsatser ift såvel turisme som tilflytning.

CRT har modtaget et omfattende datasæt fra Molslinjen A/S med Bornholmslinjens tre ruter. Oplysningerne omfattede antal passagerer i alt fordelt på antal landgangspassagerer og antal personbiler under 6 meter pr. måned pr. rute for hele perioden september 2018 til og med oktober 2019. Derudover gav datasættet værdifulde oplysninger omkring postnummer for en stor del af de tilrejsende.

Bornholmslinjens tre ruter omfatter de to samfundsbegrundede færgeruter Rønne-Ystad og Rønne-Køge samt ruten Rønne-Sassnitz (R-S). Den analyserede periode fra september 2018 til og med august 2019, svarer til de første 12 måneder af kontraktperioden for det nye rederi Molslinjen A/S med Bornholmslinjen.

Basis er hvilket postnummer de færgerejsende bilister og landgangspassagerer kommer fra, i det omfang, at dette er kendt og oplyst samt i hvilken periode rejsen er foretaget.

Mens bl.a. postnummer og rute indgår i datagrundlaget, så gælder der ikke nationalitet. Derfor kan det i nogen tilfælde være vanskeligt at sondre mellem hhv. tyskere, svenskere og polakker samt mellem danskere, nordmænd og hollændere, idet der i disse lande anvendes hhv. 5-cifrede og 4-cifrede postnumre, der kan have overlap. Derfor er der lavet krydscheck med officielle postnummerlister fra de forskellige lande. (Se evt. metodebeskrivelse i Bilag 2 side 40)

Resultaterne indikerer, måske ikke overraskende, at afstanden til færgehavnen i høj grad er bestemmende for, om der i forhold til folketal i de forskellige landes landsdele er relativt mange eller relativt få, som kommer til Bornholm.

I forhold til folketal, så er der relativt mange tilrejsende danskere, som bor øst for Storebælt. 79% af tilrejsende danske færgepassagerer til/fra Bornholm bor øst for Storebælt. Dette skal ses i forhold til at det kun er 46% af den danske befolkning ekskl. Bornholm, som bor øst for Storebælt.

Bornholm som destination er desuden stærkere i København by og omegn, Nordsjælland og Østsjælland (med Køge og Roskilde) end i Vest- og Sydsjælland.

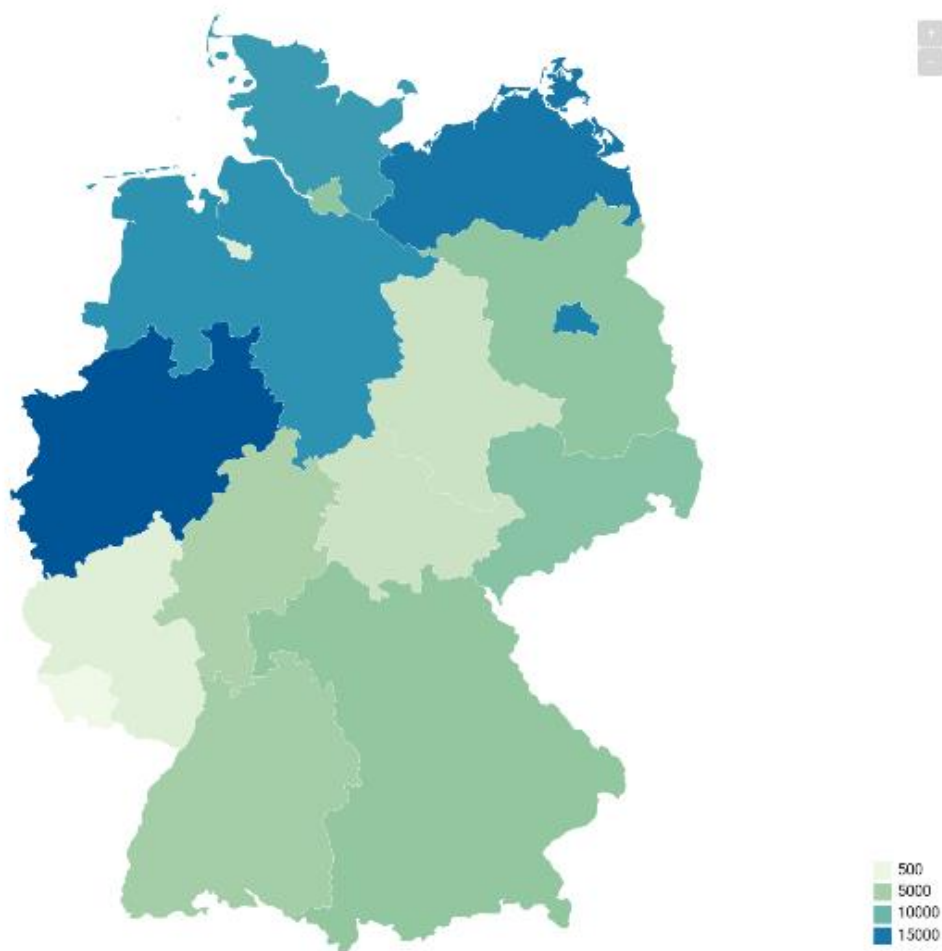
Blandt danske rejsende er der en relativ stor andel af landgangspassagerer som bor på Bornholm eller i byen København (4 kommuner). Blandt tilrejsende danske landgangspassagerer er der hele 85%, som bor øst for Storebælt. – Dette gælder på ruten R-Y.

Bor man længere væk er der i stedet relativt mange, som kører i egen bil.

Ruten Rønne-Køge tiltrækker i relativt høj grad bilister fra Østsjælland (Køge, Roskilde) og Fyn. Det samme gælder for landgangspassagerer, dog ekskl. Fyn.

Uagtet at Tyskere kun udgør 1% af passagererne på ruten Rønne-Ystad, viser tallene i datasættet for det tyske marked, at hele 11% af de tyskere, som kommer til Bornholm, kommer via ruten Rønne-Ystad. Hvilket bekræfter tidligere analyser fra CRT.

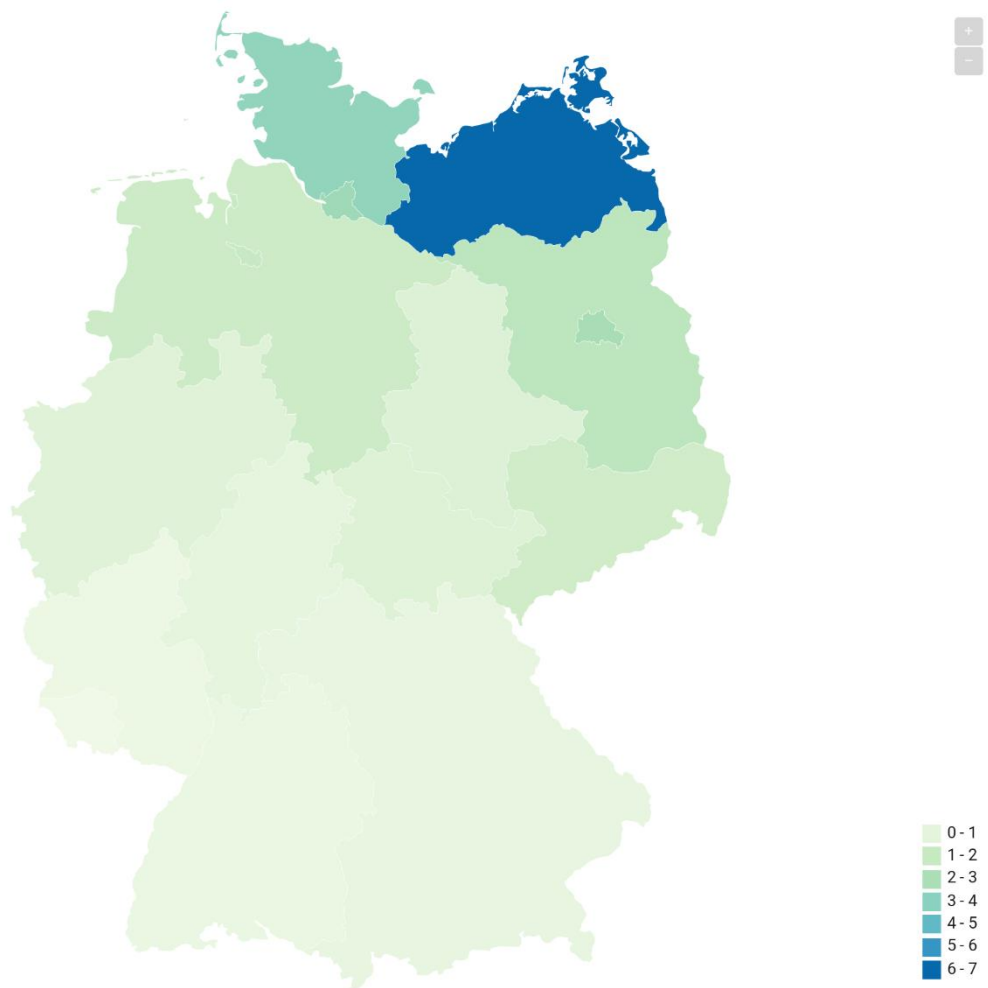




**Figur 7 Fordelingen af tyske turister i absolutte tal**

Tyske gæster kommer især fra fem delstater markeret med blå farve i Figur 7: Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern og Berlin.

Indtrykket bliver dog et lidt andet, såfremt man samtidig skeler til antallet af indbyggere i de enkelte delstater. De højeste "markedsandele" finder vi Mecklenburg-Vorpommern, hvor Sassnitz ligger. Derudover er nabolandene Schleswig-Holstein og Brandenburg, med byerne Hamburg og Berlin områder hvorfra en relativ høj andel af befolkningen vælger netop Bornholm.



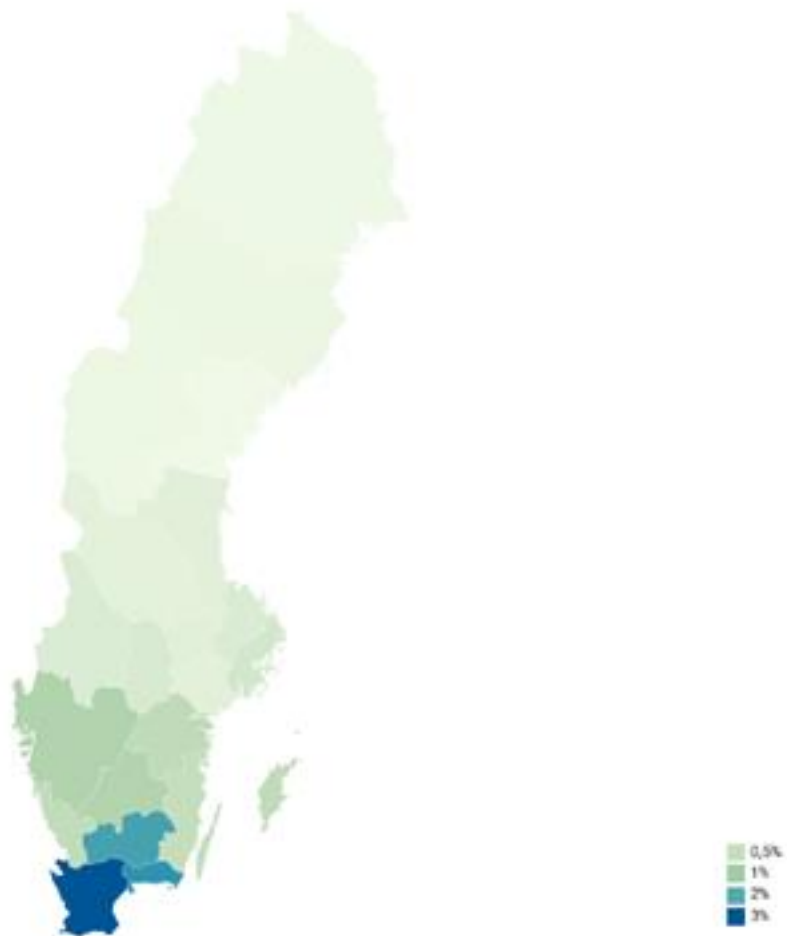
### Figur 8 Fordelingen af tyske turister relativt set

48% af Bornholms tyske gæster kommer fra disse top 5 delstater, som tilsammen kun repræsenterer 12% af befolkningen i Tyskland.

Omvendt er der overraskende få gæster fra Sachsen-Anhalt, den geografiske placering taget i mente. Blot 2% af de tyske færgerejsende til Bornholm kommer herfra, svarende til blot 0,6 promille af delstatens befolkning.

Også I Sverige er der særlig høj besøgsrate i geografisk nærhed af Bornholm.

57% af de svenskere, som kommer til Bornholm kommer fra 2-cifrede postnummerområder, som kun repræsenterer 17% af den samlede befolkning i Sverige. Det drejer sig om Postnumre i Skåne, Blekinge og Kronoberg, der markeres med blå i figur Figur 9.



**Figur 9 Fordelingen af svenske turister set som andel af områdets befolkning**

Af Figur 10 ses dog at også Västra Götaland og Stockholms len, med storbyerne Göteborg og Stockholm udgør en væsentlig del af de bornholmske turister. De to områder udgør tilsammen 25% af de svenske tilrejsende.



**Figur 10 Fordelingen af svenske turister i absolutte tal**

### **3.2 Fordeling af færgerejsende mellem bosiddende Bornholmere og tilrejsende**

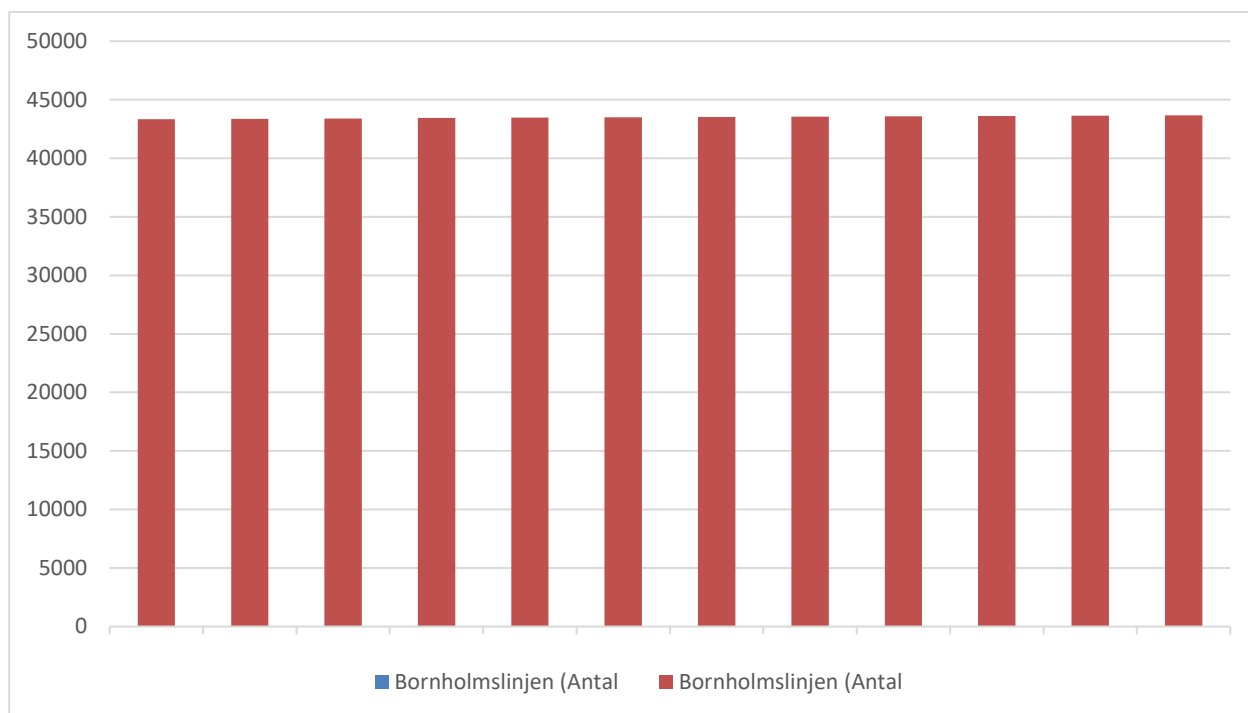
Fordelingen mellem personer med bopæl på Bornholm og tilrejsende har, som nævnt i indledningen, ikke været kendt med særlig stor sikkerhed.

Antagelsen har de senere år været at fordelingen på R-Y var 61% tilrejsende, 39% fastboende.

Iflg. opgørelse som Molslinjen har meldt ud er der (nu) en lidt højere andel af tilrejsende, sådan at fordelingen er ca. 63/37, på R-Y.

Vi har, som nævnt tidligere, haft adgang til Molslinjens data for postnummer registrerede passagerer. Især for rejsende med bil, er postnummeropgivelsen omfattende og entydig.

Henover året er der et gennemsnitligt antal af bornholmske bilpassagerer på 11.087 om måneden. Som det ses i Figur 11 varierer dette tal en smule over året. Lavest er tallet i januar og februar (8.500) højest er det i maj og august (14.000 og 13.000). Antallet er tilrejsende svinger væsentligt mere over året. Derfor varierer fordelingen mellem turister og fastboende også. Højest andel udgør tilrejsende i juli (85%). Laveste andel udgør tilrejsende i januar (50%).



**Figur 11 Fordeling af bilpassagerer i tilrejsende og bosiddende**

Som gennemsnit over hele året udgør tilrejsende 70,1% af det samlede antal bilpassagerer.

Blandt bilpassagerer er fordelingen dermed snarere 70/30 og dermed noget højere end de øvrige omtalte fordelingstal.

Vi har dog gennem flere år været opmærksomme på at netop fastboende udgør en relativt højere del af landgangspassagererne.

For busrejsende og landgangspassagerer er der imidlertid flere kilder til usikkerhed. Rejsende med Kombardobussen er ofte opgjort med postnummeret for busselskabets hjemby Brande, rejsende med DSB har ofte postnummeret for Høje Tåstrup, og øvrige busrejsende er ofte opgjort med postnummer 0000 uanset deres bopæl.

Vi har derfor i denne sammenhæng valgt at følge Molslinjens opgjorte tal 63/37. Vi kan se at andelen af tilrejsende er øget i forhold til tidligere. Vi kan se en høj andel af tilrejsende bilpassagerer. Og vi ved at andelen af landgangspassagerer er dalet fra 23% til 19% af det samlede passagerantal.

At 63% i dag skulle være tilrejsende er dermed et sandsynligt, hvis ikke endda lav procentandel.

Andelen er tilrejsende antages således at være steget fra knap 61% tilbage i 2010 og op til 63% i 2019 på R-Y.

### 3.3 Udviklingen turistovernatninger pr. overnatningsform og nationalitet

Der findes fra og med 2017 månedsvise registrerede overnatningstal for alle overnatningsformer for bl.a. Bornholm. Før 2017 findes der ikke overnatningstal på kommune eller landsdelsniveau for kommuner eller landsdele opdelt på måneder for feriehuse, men alene på hele år. For de øvrige overnatningsformer fandtes dog overnatningstal pr. måned også for før 2017, dog krævedes særlig dataadgang for at få fat på campingovernatning pr. måned.

**Tabel 6 Antal registrerede turistovernatninger på Bornholm p.a. 2015-2018**

Danmark	2015	2016	2017	2018
Hotel	169.546	187.956	189.146	195.041
Feriecenter	93.422	103.566	101.497	98.507
Hotel/center	262.968	291.522	290.643	293.548
Feriehus	338.443	347.734	352.769	328.296
Camping	162.471	153.158	155.619	167.410
Vandrerhjem	36.477	51.751	54.869	63.226
Lystbåd	11.324	11.324	9.205	11.330
Bornholm	811.683	855.489	863.105	863.810

	2015	2016	2017	2018	2018%	2017-18	2017-18%
<b>Danmark</b>	<b>811.683</b>	<b>855.489</b>	<b>863.105</b>	<b>863.810</b>	58%	705	0,1%
Tyskland	472.036	501.226	455.352	451.646	30%	-3.706	-0,8%
Sverige	83.473	81.847	79.724	70.555	5%	-9.169	-11,5%
Norge	50.415	46.809	38.591	36.276	2%	-2.315	-6,0%
Polen	17.038	19.247	18.281	20.557	1%	2.276	12,5%
Øvrige	44.886	49.604	47.340	56.928	4%	9.588	20,3%
Bornholm	1.479.531	1.554.222	1.502.393	1.499.772	100%	-2.621	-0,2%
Ændring	4,6%	5,0%	-3,3%	-0,2%			

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik.

Det ses ovenfor at der generelt har været en stigning i antallet af turister. Dog i meget lille grad fra 2017 til 2018.

I året op til skift af færgeoperatør var andelen af dansker uforandret, mens antallet af svenskere var faldet med 11,5%.

Af Tabel 7 ses det at hoteller og feriecentre i mindre grad end øvrige overnatningsformer har oplevet stigning i antallet af overnatninger.

**Tabel 7 Danske registrerede turistovernatninger på Bornholm september 2018 til og med august 2019 samt foregående 12-måneders periode**

Måned	Hoteller+f-centre		Øvrige overnatform.		Alle overnat.former		Overnat.	Overnat.
	2017-18	2018-19	2017-18	2018-19	2017-18	2018-19	ændring	ændring
September	36834	38957	47.697	46.387	84.531	85.344	813	
Oktober	9246	12999	23.117	29.098	32.363	42.097	9.734	
November	2481	2393	3.039	4.375	5.520	6.768	1.248	
December	1896	2115	3.379	3.675	5.275	5.790	515	
Januar	1649	2102	1.897	2.233	3.546	4.335	789	
Februar	1887	1886	2.828	3.493	4.715	5.379	664	Sept.-
Marts	5025	3495	10.180	4.608	15.205	8.103	-7.102	april:
April	9081	17371	13.705	38.155	22.786	55.526	32.740	39.401
Maj	35384	33811	46.916	53.771	82.300	87.582	5.282	
Juni	45324	49332	86.983	104.086	132.307	153.418	21.111	Maj-
Juli	74925	89954	210.753	245.870	285.678	335.824	50.146	august:
August	63809	64382	113.466	120.166	177.275	184.548	7.273	83.812
12 mdr.	287.541	318.797	563.960	655.917	851.501	974.714	123.213	123.213
Ændring		31.256		91.957		123.213		
Ændring%		10,9%		16,3%		14,5%		

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik – som offentliggjort af Visitdenmark.

Det fremgår af Tabel 8, at danske overnatninger i lejet feriehus på Bornholm steg med 13,9% i perioden september 2018 til og med august 2019 sammenlignet med den foregående 12-måneders periode. Det fremgår endvidere, at den tidlige påske i 2018 betød mange overnatninger i marts 2018, mens påskens mere almindelige plads i kalenderen betød relativt mange overnatninger i april 2019.

Antallet af (ud-)lejede uger steg lidt mere end antallet af kontrakter i 9.2018-8.2019 ift. 9.2017-8.2018, dvs. den gennemsnitlige opholdslængde målt i antal nætter steg en smule.

**Tabel 8 Overnatninger i feriehus på Bornholm lejet gennem bureau september 2018 til og med august 2019 samt foregående 12-måneders periode**

Måned	Overnatninger		Kontrakter		Uger		Pr. rejsegruppe		Opholdslængde	
	2017-18	2018-19	2017-18	2018-19	2017-18	2018-19	2017-18	2018-19	2017-18	2018-19
September	28680	25146	1165	1107	1360	1199	3,01	3,00	8,17	7,58
Oktober	16964	20154	566	629	680	755	3,56	3,81	8,41	8,40
November	2067	3230	75	104	77	111	3,83	4,16	7,19	7,47
December	3012	2654	86	83	83	95	5,18	3,99	6,76	8,01
Januar	1172	1464	43	43	34	42	4,92	4,98	5,53	6,84
Februar	2412	2917	78	100	80	102	4,31	4,09	7,18	7,14
Marts	8372	3086	278	116	291	125	4,11	3,53	7,33	7,54
April	8562	23412	298	800	350	944	3,49	3,54	8,22	8,26
Maj	25235	29557	961	1157	1099	1323	3,28	3,19	8,01	8,00
Juni	52584	62968	2022	2447	2093	2611	3,59	3,45	7,25	7,47
Juli	116650	129454	3654	4039	3510	3883	4,75	4,76	6,72	6,73
August	62125	69202	2545	2735	2487	2716	3,57	3,64	6,84	6,95
12 måneder	<b>327835</b>	<b>373244</b>	11771	13360	12144	13906	3,86	3,83	7,22	7,29
Ændring	<b>13,9%</b>		13,5%		14,5%		-0,6%		0,9%	

Kilde: Baseret på data fra Danmarks Statistik.

Man kan sige, at der generelt køres i bil, hvis man overnatter i sommerhus, lejet eller ejet eller lånt, og der er typisk en og kun en bil, som køres tur-retur pr. kontrakt.

På R-Y blev der iflg. rederiet overført 67.659 personbiler i juli 2019, 33.830 hver vej, hvoraf de 4039 kontrakter med danskere i feriehus lejet gennem bureau jf. Tabel 8 (juli 2019) således i givet fald udgjorde 12%.

Hertil kan lægges ca. 3% i privat lejet feriehus, dvs. at ca. 15% af bilerne på R-Y i juli 2019 er med turister i lejet feriehus, som gennemsnit. Dog udgør de om lørdagen i sommermånederne givetvis en væsentlig større andel pga. udlejning lørdag-lørdag.

Stigningen i overførte personbiler på R-Y i perioden 9.2018-8.2019 i forhold til 9.2017-8.2018 var på hele 25%

Passagertallet på ruten steg med 11,5%, mens danske registrerede overnatninger i alle overnatningsformer under et såvel som i lejet feriehus på Bornholm steg med 14%.

#### 4 De regionaløkonomiske turismemæssige effekter

I foregående afsnit har vi set på udviklingen i passagertallet og antal registrerede turistovernatninger. Vi har set på det første år med det nye rederi, dvs. perioden fra



1. september 2018 til 31. august 2019 og som sammenligningsperiode har vi brugt den tilsvarende periode et år tidligere.

I dette afsnit vil vi komme med et kvalificeret bud på hvor stor en del af den registrerede stigning i antal turistovernatninger, der kan henføres til de gennemførte prisreduktioner og efterfølgende vil vi komme med vores bud på de regionaløkonomiske effekter af den stigende mængde turister på øen.

Statstilskuddet, der overvejende er brugt til reduktion af billetpriserne, er givet til de samfundsbegrundede ruter Rønne-Ystad og Rønne-Køge. Derfor vil vi se på den del af den bornholmske turisme der kommer via disse ruter. De tyske og polske turister kommer helt overvejende via de direkte færgeruter fra Polen og Tyskland. Ca 90% af de tyske turister kommer via Sassnitz og den tyske turisme vil derfor kun i meget begrænset omfang være påvirket af prisnedsættelsen på de danske ruter. På grund af en (for svenskerne) uheldig udvikling i kursforholdet mellem danske og svenske kroner, er de svenske overnatninger i Danmark i tilbagegang, dette gælder både for Danmark som helhed og for Bornholm. Andre nationaliteter, som eksempelvis Norge og Holland, har kun mindre betydning for turismen på Bornholm. De turismemæssige effekter af prisnedsættelse beregnes derfor udelukkende med udgangspunkt i den beregnede effekt for den danske turisme.

#### 4.1 Udviklingen i det samlede antal turistovernatninger

Indledningsvist skal det understreges at de officielle registrerede overnatninger kun udgør en mindre del af den samlede turisme på øen: Til eksempel er der en række mindre hoteller, pensionater og campingpladser der ikke er forpligtet til at indberette deres overnatningstal, og i de tilfælde hvor sommerhusejerne selv står for udlejningen eller når bornholmerne har besøg af venner og familie, så foretages der ikke nogen officiel registrering af disse overnatninger. Det vil sige, at man bliver nødt til at skønne over omfanget af denne del af turismen. Når det er nødvendigt, i udgangssituationen, at lave et skøn over det samlede turistantal på øen, så er det fordi den øgede rejseaktivitet, som følge af de reducerede færgepriser, må forventes at påvirke **alle** former for turisme på øen, og ikke blot den turisme der fremgår af de officielle overnatningsstatistikker.

I et samarbejde mellem Visit Denmark og CRT gennemføres der hvert år, og for hele landet en beregning af turismen økonomiske betydning. Som led i disse beregninger foretages der, for hver eneste kommune i landet, et skøn over det samlede turismeomfang. I dette skøn indgår de officielt registrerede overnatninger selvfølgelig, men derudover laves der et skøn over omfanget af de ikke-registrerede turismeformer. Disse skøn er baseret på stikprøvebaserede spørgeskema- og interviewanalyser, der med varierende mellemrum gennemføres af Danmarks Statistik og Visit Denmark.

Nedenfor ses et skøn for det samlede turismeomfang på Bornholm i 2017, som er det sidste hele kalenderår inden Bornholmslinjen overtog besejlingen af øen. Det er samtidig det antal overnatninger der benyttes, når Visit Denmark og CRT foretager beregning af den samlede regionaløkonomiske effekt af den bornholmske turisme. I vores tilfælde skal vi dog kun bruge turismeomfanget som udgangspunkt (basis-scenario) for til at beregne den isolerede effekt af prisnedsættelserne på færgeoverfarten.

**Tabel 9 Skønnet antal danske overnatninger på Bornholm (2017-niveau)**

Overnatningsform	2017
Hotel	167.316
Camping	155.619
Vandrerhjem	54.869
Feriecentre	101.497
Lejet feriehus	455.425
Eget feriehus	466.203
Lånt sommerhus	59.235
Lystbåde	9.205
Familie/venner	674.396
Dele økonomiske former	11.431
Endagsturister	72.669
<b>Alle overnatningsformer</b>	<b>2.227.864</b>

Som det fremgår af Tabel 10 nedenfor, så kan man, med udgangspunkt i de registrerede overnatninger se, at der i første år efter at Bornholmslinjen har overtaget sejladsen, er sket en stigning i antal overnatninger på mellem 8 og 39% afhængig af overnatningsform.

Dansk turisme er i disse år inde i en gunstig konjunkturudvikling, og inden for de fleste overnatningsformer går antallet af overnatninger frem i det meste af landet. Det vil derfor ikke være korrekt at henføre hele turistfremgangen på Bornholm, til de lavere færebilletpriser.

For at få et mål for den generelle konjunkturfremgang, så har vi (overnatningsform for overnatningsform) foretaget en sammenstilling med de øvrige danske kystkommuner<sup>2</sup>. Den generelle fremgang i de øvrige kystkommuner, antages så at være et udtryk for den almindelige konjunkturfremgang. I det første år efter overgang til nyt rederi, er antallet af hotelovernatninger eksempelvis gået frem med 12% I de

<sup>2</sup> Kystkommuner er i denne forbindelse defineret som alle øvrige kommuner uden for det storkøbenhavnske område.

Øvrige kystkommuner har fremgangen været på 4%. Derfor siger vi at fremgangen i antal hotelovernatninger som følge af prisreduktionen har været på 7,8% (1,12-1,04)<sup>3</sup>

**Tabel 10: Registrerede overnatninger på Bornholm. Første år med ny færgeoperatør**

Registrerede overnatninger Ferieform	Bornholm				Øvrige kystkommuner				Relativ ændring (Netto)
	9.17-8.18	9.18-8.19	Ændring	Ændring	9.17-8.18	9.18-8.19	Ændring	Ændring	
<b>Alle typer</b>	<b>847.212</b>	<b>969.682</b>	<b>122.470</b>	<b>14%</b>	<b>20.402.529</b>	<b>20.822.299</b>	<b>419.770</b>	<b>2%</b>	<b>10,1%</b>
Hoteller	191.823	215.366	23.543	12%	5.162.391	5.376.416	214.025	4%	7,8%
Feriecentre	95.718	103.431	7.713	8%	2.503.404	2.603.762	100.358	4%	3,9%
Camping	163.736	187.818	24.082	15%	7.367.790	7.166.917	-200.873	-3%	17,9%
Vandrerhjem	56.831	78.957	22.126	39%	508.116	567.663	59.547	12%	24,4%
Feriehuse	327.835	373.244	45.409	14%	4.407.731	4.689.525	281.794	6%	7,0%

De beregnede relative stigninger i de **registrerede** overnatninger, er indsat direkte i Tabel 11 nedenfor, som viser det **samlede** antal overnatninger (de indsatte tal er markeret med rødt). Det samlede antal overnatninger omfatter også de overnatninger der ikke registreres officielt. Vi antager med andre ord at den relative stigning i antal overnatninger på de ikke registrerede overnatningssteder, er lige så høj som på de registrerede overnatningssteder. Når det kommer til de øvrige ikke registrerede overnatninger, er vi i højere grad overladt til et skøn.

**Tabel 11: Beregnet ændring i antal overnatninger som følge af færgeprisnedsættelsen.**

Overnatningsform	2017	Ændring
Hotel	167.316	7,8%
Camping	155.619	17,9%
Vandrerhjem	54.869	24,4%
Feriecentre	101.497	3,9%
Lejet feriehus	455.425	7%
Eget feriehus	466.203	4,1%
Lånt sommerhus	59.235	4,1%
Lystbåde	9.205	5,5%
Familie/venner	674.396	7,0%
Deleøkonomiske former	11.431	22,5%
Endagsturister	72.669	7%

<sup>3</sup> Den lille difference skyldes at der operes med decimaler i de bagvedliggende data.

Alle overnatningsformer	2.227.864	+ ca. 171.000 (ca 8%)
-------------------------	-----------	-----------------------

## Eget sommerhus og lånt sommerhus

41% af sommerhusene på Bornholm er ejet af personer bosiddende på Bornholm. Bornholmernes ophold i eget sommerhus på Bornholm påvirkes ikke af ændrede færgebilletpriser. 59% af sommerhusene på Bornholm er ejet af personer bosiddende i det øvrige Danmark. For disse personers vedkommende antager vi, at deres benyttelse af eget sommerhus svarer til den registrerede stigning i lejet sommerhus. Derfor er stigningen på 4,1% ( $7\% * 59\%$ )

Ved brug af lånt sommerhus, har vi antaget samme fordeling mellem bornholmere og ikke-bornholmere, som i brugen af eget sommerhus. Derfor er den forventede stigning i antal overnatninger i lånt sommerhus på 4,1%.

## Overnatning hos familie og venner samt omfang af endagsturisme

Den relative stigning i antal overnatninger hos familie og venner forventes at være steget med samme procent som stigningen i overnatninger i lejet sommerhus. Ret beset kan vi ikke vide om dette er en realistisk forudsætning, men det forekommer plausibelt at de to grupper af turister har reageret nogenlunde ens på de gennemførte prisændringer. Dvs der forudsættes en nettostigning på 7%

Antallet af endagsturister forventes (netto) i at været steget i samme omfang, altså med en stigning på 7% som følge af ændringen i færgepriserne.

## Deleøkonomiske former (AirBnB)

Der har ikke tidligere være gennemført en systematisk registrering af antal overnatninger i deleøkonomiske overnatningsformer (primært AirBnB). For områder udenfor de fire største byer ved vi fra tal oplyst af Airbnb og offentliggjort af VisitDenmark, at der fra kalenderåret 2017 til kalenderåret 2018 var en stigning i antallet af ankomster på 38%. Der er altså tale om en overnatningsform der i hele landet er inde i et meget positivt udviklingsforløb

På basis af ikke-offentliggjorte tal for danske Airbnb-overnatninger på Bornholm i hhv. 2017 og 2018, kan vi se at stigningen på Bornholm har været i nærheden af 72%. Det betyder at bornholmske AirBnB-gæster har reageret meget positivt på de gennemførte prisreduktioner. Faktisk er nettostigningen (stigningen alene som følge af prisreduktionen været på 24,5% ( $1,72/1,38$ ))

## Samlet vurdering af den estimerede stigning i turismeomfanget

Samlet set har der været en stigning i de **registrerede** overnatninger på Bornholm på 14% (jf. Tabel 10) Hvis vi udelukkende ser på nettoeffekten (korrigeret for konjunktur) har nettostigningen i de registrerede overnatninger været på 10,1%.

Når vi regner med en stigning i det **samlede** antal overnatninger på ca 8% (jf. Tabel 11) er det således et udtryk for en forsigtig vurdering af udviklingen i de ikke registrerede overnatninger. Hvor vidt vi har været lidt for konservative i vores vurdering kan kun tiden vise.

## 4.2 Regionaløkonomisk modelberegning af effekter

De regionaløkonomiske turismemæssige effekter tager udgangspunkt i ændringen i antallet af registrerede turistovernatninger og disses fordeling på forskellige overnatningsformer samt endagsbesøgende.

Derudover tager beregningerne udgangspunkt i det gennemsnitlige døgnforbrug blandt forskellige typer af turister. Dette gennemsnitlige døgnforbrug afdækkes af VisitDenmark i en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse blandt ca. 15.000 turister. Denne undersøgelse gennemføres med cirka 4 års mellemrum.

**Tabel 12 Døgnforbrug (DKK) blandt danske turister på Bornholm (2018-niveau)**

Overnatningsform	Døgnforbrug
Hotel	1.572
Camping	740
Vandrerhjem	1.004
Feriecentre	820
Lejet feriehus	933
Eget feriehus	506
Lånt sommerhus	253
Lystbåde	706
Familie/venner	335
Dele-økonomiske former	1.492
Endagsturister	301
<b>Alle overnatningsformer</b>	<b>728</b>

Kilde: Beregnet ud fra data fra de to foregående tabeller, som bygger på SAM-K/LINE®\_RTSA2017.

Det gennemsnitlige døgnforbrug er således på ca. 728 kr./person på tværs af de forskellige overnatningsformer og inkl. endagsturister, jf. Tabel 12.

**Tabel 13 Estimering af merforbrug blandt danske turister på Bornholm efter den seneste prissækning på færgebilletter fra og med 1.9.2018**

Overnatningsform	Grundforløb 2018 (mio. kr.)	Difference (mio. kr.)
Hotel	279,04	24,34
Camping	117,10	22,16
Vandrerhjem	55,56	15,49
Feriecentre	90,70	3,15
Lejet feriehus	443,27	27,73
Egen feriehus	245,69	9,76
Lånt sommerhus	16,06	0,62
Lystbåde	6,83	0,36
Familie/venner	232,41	15,80
Dele økonomiske former	17,22	3,83
Endagsturister	23,40	1,53
<b>Alle overnatningsformer</b>	<b>1.527,3</b>	<b>124,8</b>

Kilde: Beregnet af CRT vha. SAM-K/LINE®\_RTSA2017.

Det fremgår af Tabel 11 og Tabel 13, at de godt 171.000 ekstra overnatninger for en 12-måneders periode frem til og med august 2019, genererer et merforbrug blandt turister på Bornholm på ca. 125 mio. kr årligt.

### Beskæftigelseseffekt

En del af turisternes forbrug ligger på Bornholm og en anden del ligger uden for Bornholm. En stor del af turisternes forbrug af transportydelser (transportomkostninger for at komme til Bornholm) ligger uden for Bornholm. Og når udlejningen af feriehus varetages af udenøvs feriehusudlejningsbureauer, så vil en del af forbruget også ligge uden for Bornholm. I de følgende beregninger af beskæftigelseseffekter og effekter for den samlede værdiskabelse, er der skelnet mellem *effekter på Bornholm* og *effekter i landet som helhed*. Desuden skelnes der mellem *direkte effekter* og *totale effekter*. Når man f.eks. ser på den direkte beskæftigelse af turismeforbruget på restauranter, så er det kun den direkte beskæftigelse i restaurationssektoren som følge af dette forbrug. Imidlertid vil turismeforbruget også føre til at restauranterne efterspørger flere fødevarer og der opstår også en øget efterspørgsel efter eksempelvis strøm og opvarmning og vedligeholdelse af bygninger og inventar. Dette afledte forbrug vil føre til øget beskæftigelse i en række tilknyttede brancher og det er disse afledte effekter der er inkluderet i de *totale effekter*.

Den direkte beskæftigelseseffekt af det nævnte merforbrug på 125 mio. kr. er 64 årsværk på Bornholm og lige så meget i resten af Danmark, jf. Tabel 14. Når man medtager de afledte effekter, så genereres yderligere 14 årsværk på Bornholm, sådan at den samlede beskæftigelseseffekt af turisternes merforbrug på Bornholm (som

følge af de reducerede færgepriser) er på 78 årsværk ekstra. Såfremt man ser på de totale beskæftigelseseffekter i landet som helhed, så er beskæftigelseseffekten på 186 årsværk.

**Tabel 14 De direkte og samlede beskæftigelseseffekter af merforbruget blandt turister på Bornholm, som følge af reduktion i færgebilletpriserne**

	Hele Danmark	Bornholm
Direkte effekter	130 årsværk	64 årsværk
Total inkl. afledte effekter	186 årsværk	78 årsværk

Kilde: Beregnet af CRT vha. SAM-K/LINE®\_RTSA2017.

Det er primært overnatningsbranchen, restaurationsbranchen samt detailhandlen på Bornholm der får gavn af denne beskæftigelsesfremgang. De tre brancher tegner sig for ca.  $\frac{3}{4}$  af den beregnede beskæftigelsesfremgang på Bornholm.

### Effekt på værdiskabelse og skattebetalinger

Groft sagt, så består værdiskabelsen af de lønninger som virksomhederne betaler til deres ansatte +/- det overskud/underskud der samtidig genereres i virksomhederne. Der er derfor en ret tæt sammenhæng mellem udvikling i beskæftigelse og udvikling i værdiskabelse. Der kan dog samtidig være ret stor forskel i værdiskabelse pr årsværk fra branche til branche, da der er stor forskel i de enkelte branchers produktivitet.

**Tabel 15: De direkte og samlede effekter på værdiskabelsen af merforbruget blandt turister på Bornholm, som følge af reduktion i færgebilletpriserne**

Værditilvækst, mio. kr.	Hele Danmark	Bornholm
Direkte effekter	50,72	25,4
Total inkl. afledte effekter	90,44	34,3

Kilde: Beregnet af CRT vha. SAM-K/LINE®\_RTSA2017.

Samlet set, så skaber færgeprisnedsættelsen en øget værditilvækst på 90,44 mio. kr. som følge af en forøget turisme. Samfundsøkonomisk betragtet så betaler den turismerelaterede værditilvækst altså i princippet for det forøgede statstilskud til færgedriften til Bornholm (statstilskuddet til den bormholmske færgedrift blev forøget med 83 mio. kr fra 2017 til 2018). Ud af den samlede værditilvækst på 90,44 mio. kr. er det ca. 34,3 mio. kr. der genereres på Bornholm.

Ud af det samlede merforbrug på 125 mio. kr. er det endvidere over halvdelen (nærmere bestemt ca. 65 mio. kr) der render tilbage i de offentlige kasser i form af skatter og afgifter. Hovedparten af de forskellige skatter og afgifter havner i

statskassen. 11,4 mio. kr. (svarende til knapt 18% af de samlede skattebetalinger) genereres som kommunale skatter på Bornholm og udenfor Bornholm.

**Tabel 16: Afledte effekter på skatter og afgifter som følge af merforbruget blandt turister som følge af færgeprisnedsættelsen**

Beskatningsform	Mio. kr.
Kommuneskat	11,39
Sundhedsskat	0,9
Statsskat	9,73
Kirkeskat	0,29
Samlede indkomstskatter	22,31
Selskabsskat	2,64
Moms	28,56
Vareafgifter	11,39
Samlede Vareafgifter og moms	42,59
<b>Samlede skatter</b>	<b>64,90</b>

### 4.3 Ex post vurdering af prisfølsomheden for færgebilletter til/fra Bornholm

I 2013-2014 gennemførte DTU og CRT en analyse af trafikken til og fra Bornholm med fokus på personfærgetrafikkens forventede følsomhed over for prisændringer på færgeforbindelsen. - Landstrafikmodellen (LTM) og CRT's regionaløkonomiske model (SAM-K/LINE®) blev benyttet til at beregne forventet ændring i passagertallet. En prisreduktion på 20% blev vurderet at føre til en stigning i passagertallet på 14%, og en prisreduktion på 40% blev vurderet til at føre til en stigning i passagertallet på 19%.

Nu er der over to omgange gennemført prisreduktioner og det er derfor muligt at se hvor store effekter der i praksis er blevet opnået.

**Tabel 17 Vurdering af prisfølsomheden for færgerejser til/fra Bornholm**

Periode	Passagerer			Passagerer		Priser		Priser		Prisfølsomhed	
	RY	RK	RY+RK	År-år	Akkum.	Indeks	År-år	Akkum.	År-år	Akkum.	
2015.9-2016.8	1345	64	1409			100					
2016.9-2017.8	1432	69	1501	6,5%	6,5%	90	-10,0%	-10,0%	-0,65		
2017.9-2018.8	1449	70	1519	1,2%	7,8%	90	0,0%	-10,0%			
2018.9-2019.8	1616	78	1694	11,5%	20,2%	48,85	-45,7%	-51,15%	-0,25	-0,40	

Kilder: Antallet af passagerer er iflg. Danmarks Statistik og Molslinjen A/S for Bornholmslinjen. Prisniveau 2018.9-2019.8 og 2019.7 er iflg. indgået kontrakt. - De mellemliggende



prisnedsættelser udenfor skolernes sommerferie er skønsmæssigt omregnet til gennemsnitlig nedsættelse for en 12-måneders periode.

Den første prisnedsættelse fandt sted pr. 1. september 2016 og var i kraft frem til starten af skolernes sommerferie i slutningen af juni 2017. Basisperioden er således de 12 måneder før denne periode (dvs. perioden fra september 2015 til august 2016) og vi måler effekten i forhold til denne basisperiode

Den seneste prisreduktion (efter at Bornholmslinjen overtog besejlingen) gælder perioden fra september 2018 til august 2019.

I den første periode (2016/2017) var der en prisreduktion på ca 10%, hvilket førte til en passagerfremgang på 6,5%.

I den anden periode (2018/2019) var der en prisreduktion på knapt 46%, hvilket medførte en passagerfremgang på 11,5%

Samlet set var der for de to perioder under et, tale om en akkumuleret prisreduktion på 51,15% og en akkumuleret stigning i passagermængden på 20,2%. I praksis er det dog ikke hele stigningen i passagermængden der kan henføres til de reducerede priser. Der har været højkonjunktur i den betragtede periode, hvilket i sig selv har ført til et stigende forbrug og et stigende transportomfang.

Forudsigelsen var, at en prisreduktion på 40% skulle føre til en stigning i passagertallet på 19%. Det vi kan konstatere er, at en samlet prisreduktion på ca. 50% i praksis førte til en stigning i passagertallet på maksimalt 20%. DTU og CRT har således i første omgang vurderet effekten af prisreduktionen lige i overkanten. På den anden side, så er der tale om det første år efter en meget markant prisreduktion og den fulde effekt på passagermængden vil først blive realiseret over en årrække.

#### **4.4 Generelle indtryk fra interviewrunde i turist-branchen på Bornholm**

Som supplement til de analyser, der kunne foretages på baggrund af tilgængeligt skriftligt materiale og statistikker, så er der blevet gennemført en spørgerunde blandt turisme-aktører med et indgående kendskab til den bornholmske turismesektor. Der er gennemført 8 interview:

- Benny Schou; direktør, Hotel Balka Strand. Formand, Horesta på Bornholm.
- Allan Beyer; medejer/campingpladschef, Sannes Familiecamping.
- Jacob Lund; direktør, Team Bornholm.
- Kirstin Blomgren; direktør, Bornholmtours. Formand, Destination Bornholm.
- Andreas Brandt-Andersson; direktør, Feriepartner Bornholm.
- Per Allan Hansen; Novasol A/S. Handelsstandsforeningerne på Bornholm.
- Pernille Lydolph; direktør, Destination Bornholm.
- Kim Sørensen; ejer/Campingpladschef, Hasle Camping. Formand, Turistforeningen Hasle.

Generelt er aktørerne meget tilfredse med de nye lavere priser på færgebilletter. Udover at det har medført flere og kortere ophold på øen, har de lavere færgepriser været medvirkende til at gøre en udvidelse af sæsonen mulig. De lavere billetpriser, specielt på hverdage, har også medvirket til at tiltrække nye kunder, som eksempelvis pensionister, der tidligere fravalgte Bornholm af økonomiske årsager.

De lavere færgepriser har medvirket til at nogle pakkerejseoperatører også tilbyder rabatter på andre dele af produktet. Dette gør man, fordi man nu kan nå andre, ikke så købestærke kunder, som tidligere fravalgte Bornholm alene på grund af færgepriserne.

En anden konsekvens af de billigere færgebilletter er, at flere af de planlagte busrejser bliver gennemført. Tidligere har vognmændene været tilbøjelige til at afbestille planlagte busture, hvis busserne ikke blev fuldt bookede. Nu gennemføres rejserne i større udstrækning med ikke helt fyldte busser.

Aktørerne har en forventning om, at tendensen vil fortsætte i de kommende år. Det vil sige, at der vil komme flere kortere ophold, først og fremmest i for- og eftersæsonen. Flere af aktørerne fremhæver, at de fulde effekter af færgeprisnedsættelserne endnu ikke er slået fuldt igennem. Dette skyldes blandt andet at de kraftige prisreduktioner fra 1. september 2018 ikke var blevet markedsført på forhånd. Årsagen er at der på samme tidspunkt blev skiftet operatør, og den tidligere operatør havde selvfølgelig ikke en interesse i at markedsføre en efterfølgende prisreduktion. Derfor forventer adskillige aktører en fortsat samlet stigning i passagermængden i 2020.

2020-stigningen forventes primært at finde sted i de to skuldarsæsoner, da kapaciteten er ved at være fuldt udnyttet i højsæsonen. Sæsonen går typisk fra påske til efterårsferien og aktørerne forventer i det store hele ikke en udvidelse af sæsonen, men nærmere end bedre belægning i de to skuldarsæsoner.

På nuværende tidspunkt er der tilfredshed med katamaranerne på Rønne – Ystad. Umiddelbart efter at Bornholmslinjen overtog besejlingen havde de rejsende en række mindre gode oplevelser (aflysninger, forsinkelser og urolige sejlads). Dette førte til en del uro blandt tilrejsende forud for deres rejse til Bornholm og også en del afbestillinger af allerede planlagte ferier. Nu hører aktørerne imidlertid ikke længere så meget til deres kunder, vedr. færgebetjeningen. Kunderne virker glade og tilfredse med forholdene.

Turismeaktørerne er tilfredse med den fjerde afgang, kl. 10.30 fra Rønne i lavsæsonen idet denne afgang giver kunderne langt mere fleksibilitet. Den ekstra afgang vurderes, sammen med de lavere priser, at have haft betydning for den stigende turisme. Der er blandt aktørerne også stor tilfredshed med m/s

Hammershus, den nye konventionelle færge, som betjener ruterne Rønne-Køge samt Rønne-Sassnitz.

Campingbranchen oplever at færgekapaciteten er en flaskehals i højsæsonen. Der er perioder med ledig plads på campingpladserne, samtidig med at kunderne ikke kan få deres vogne med færgen.

Hovedparten af de interviewede aktører oplever, at det primært er det danske marked, der har reageret positivt på de lavere priser og den fjerde afgang på Rønne - Ystad.

De svenske og norske markeder er mindre betydende for turismen på Bornholm. At den svenske og norske krone er blevet svækket overfor den danske, har desuden medført, at turisterne fra disse to lande, ikke har fået den fulde effekt af færgesættelserne.

Feriehusudlejningsbranchen peger på det tyske marked, som deres hovedmarked. Disse turister kommer primært til ruten Rønne-Sassnitz, der ikke er en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm og som derfor ikke er en del af nærværende analyse. De tyske feriehusegæster har imidlertid reageret positivt på den nye færge på ruten. Den større kapacitet og bedre indretning af færgen vurderes meget positivt. Samtidig har Bornholmslinjen sænket priserne i forhold til 2018, hvilket også har medvirket til at tiltrække flere tyske turister.

Feriehusudlejerne har, i modsætning til flere andre grupper af aktører i den bornholmske turisme, ikke oplevet nogen forskydning i vægtfordelingen mellem det tyske og det danske marked. Nogle aktører indenfor branchen har benyttet anledningen, med de billigere færgesættelser og den øgede kapacitet/frekvens, til samtidig at tilpasse deres eget produkt. De har indført fleksibelt bookingtidspunkt i lavsæsonen, hvilket har været med til at øge interessen for feriehus i denne periode. Den øgede interesse for ferie i sommerhus har bevirket, at det i højsæsonen er begyndende flaskehalsproblemer. Der er simpelthen ikke nok sommerhuse til udlejning via bureauerne. Bornholmslinjen er gået tilbage til kun at sejle en gang per uge (lørdag) på Tysklandsruten i lavsæsonen. Dette gør det, ifølge nogle aktører umuligt at arrangere en miniferie, hvad enten der er tale om bornholmere der på ferie i Tyskland eller tyskere på ferie på Bornholm.

Overordnet betragtet ser man i turistbranchen på Bornholm meget positivt på fremtiden. Optimismen forstærkes af forventningerne til den nye og større katamaran, som forventes sat i drift på Rønne-Ystad i 2022.

## 5 Sammenfatning

Denne rapport estimerer de regionaløkonomiske effekter af den øgede antal turister der kommer til Bornholm via de samfundsbegrundede færgeruter til Bornholm, i det første år efter at besejlingen er overtaget af ny operatør

Over en årrække har staten øget sit tilskud til færgebetjeningen af Bornholm. Dette har medført reducerede godspriser, reducerede passagerpriser, øget kapacitet på både Rønne-Køge og Rønne-Ystad samt øget frekvens på Rønne-Ystad. Senest har det øgede statslige tilskud på 83 millioner kroner i den nye færgekontrakt for 2018 nedbragt priserne med knapt 46%.

Der er fra og med 1. september 2018 sket en række væsentlige ændringer i den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm:

- Ny færgeoperatør
- Nye organisatoriske strukturer
- Dynamisk prissætning med flere billettyper, og bortfald af visse periodekort.
- Ny tonnage
- Højere sejlfrekvens i lavsæsonen
- Lavere priser

Antallet af passagerer pr. afgang som glidende månedsgennemsnit har været tydeligt højere allerede fra og med september 2016 og frem. Den første prisnedsættelse kom i september 2016

Prisnedsættelsen har altså haft en markant positiv effekt på det gennemsnitlige antal passagerer. Hvilket også understøttes af de foretagne interviews

1,6 mill passagerer rejste med Rønne-Ystad ruten i 12mdr.-perioden til og med aug. 2019

Antallet af passagerer steg med hvad der svarer til 11,5% fra 12 måneders perioden til og med august 2018 til tilsvarende periode 2019 på Rønne-Ystad (R-Y eller RY) ruten.

Som gennemsnit over hele året udgør tilrejsende 70,1% af det samlede antal bilpassagerer mens den resterende del er bosiddende på Bornholm. Netop fastboende udgør en relativt højere del af landgangspassagerne. I denne rapport antager vi, som Molslinjen oplyser det, at 37% af det samlede passagerantal er bosiddende Bornholmere.

Det øgede antal turister har fortrinsvist været danske. Hovedparten af de interviewede aktører oplever, at det primært er det danske marked, der har reageret positivt på de lavere priser og den fjerde afgang på Rønne - Ystad.

Kun 11% af de tyske turister ankommer via Rønne-Ystad eller Rønne-Køge. Tyske gæster kommer især fra fem delstater: Nordrhein-Westfalen, Nedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern og Berlin,

57% af de svenskere, som kommer til Bornholm kommer fra 2-cifrede postnummerområder, som kun repræsenterer 17% af den samlede befolkning i Sverige. Det drejer sig om Postnumre i Skåne, Blekinge og Kronoberg.

Danske overnatninger i lejet feriehus på Bornholm steg med 13,9% i perioden september 2018 til og med august 2019 sammenlignet med den foregående 12-måneders periode. Hoteller og feriecentre har i mindre grad end øvrige overnatningsformer oplevet stigning i antallet af overnatninger. Samlet set har der været en stigning i antallet af overnatninger på 14%.

En del af den registrerede stigning i antal turistovernatninger på Bornholm kan henføres til en generel konjunkturbestemt stigning i turismen. Udviklingen i turismen i de øvrige "kystkommuner"<sup>4</sup> i Danmark benyttes som indikator på den generelle konjunkturudvikling.

Korrigeret for konjunkturstigning har de billigere billetpriser betydet 10,1% flere overnatninger.

Det er en smule lavere end hvad vores tidligere analyse af priselasticiteten havde forudset. Tallene viser dog at trafiktallet øgedes relativt mere i slutningen end i starten af perioden. Samtidig angiver flere af de interviewede, at de regner med at effekten af prisstigningerne først for alvor er på vej til at sætte ind, da viden om prisfaldet først sent er nået bredt ud.

2020 stigningen forventes primært at finde sted i de to skuldærsæsoner, da kapaciteten er ved at være fuldt udnyttet i højsæsonen. Sæsonen går typisk fra påske til efterårsferien og aktørerne forventer i det store hele ikke en udvidelse af sæsonen, men nærmere end bedre belægning i de to skuldærsæsoner

Generelt er aktørerne meget tilfredse med de nye lavere priser på færgebilletter. Udover at det har medført flere og kortere ophold på øen, har de lavere færgepriser været medvirkende til at gøre en udvidelse af sæsonen mulig.

Campingbranchen oplever at færgekapaciteten er en flaskehals i højsæsonen. Der er perioder med ledig plads på campingpladserne, samtidig med at kunderne ikke kan få deres vogne med færgen.

---

<sup>4</sup> I praksis, alle kommuner uden for hovedstadsområdet.

Særligt de billigere overnatningsformer som campingpladser, vandrehjem og AirBnB har set stigninger. Disse steder kan takke de billigere billetter for en relativ stigning i deres overnatninger på hhv 17,9%, 24,4% og 22,5%.

De regionaløkonomiske turismemæssige effekter tager udgangspunkt i ændringen i det samlede antall turistovernatninger og disses fordeling på forskellige overnatningsformer samt endagsbesøgende.

Derudover tager beregningerne udgangspunkt i det gennemsnitlige døgnforbrug blandt forskellige typer af turister. Dette gennemsnitlige døgnforbrug afdækkes af VisitDenmark i en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse blandt ca. 15.000 turister. Denne undersøgelse gennemføres med cirka 3 års mellemrum.

De godt 171.000 ekstra overnatninger for en 12-måneders periode frem til og med august 2019, genererer et merforbrug blandt turister på Bornholm på ca. 125 mio. kr. årligt.

Den direkte beskæftigelseseffekt af det nævnte merforbrug på 125 mio. kr. er 64 årsværk på Bornholm og lige så meget i resten af Danmark. Ser man på de totale beskæftigelseseffekter i landet som helhed, så er beskæftigelseseffekten på 186 årsværk.

Det er primært overnatningsbranchen, restaurationsbranchen samt detailhandlen på Bornholm der får gavn af denne beskæftigelsesfremgang. De tre brancher tegner sig for ca.  $\frac{3}{4}$  af den beregnede beskæftigelsesfremgang på Bornholm.

Samlet set, så skaber færgeprisnedsættelsen en øget værditilvækst på 90,44 mio. kr. som følge af en forøget turisme. Samfundsøkonomisk betragtet så betaler den turismerelaterede værditilvækst altså i princippet for det forøgede statstilskud til færgedriften til Bornholm (statstilskuddet til den bormholmske færgedrift blev forøget med 83 mio. kr fra 2017 til 2018). Ud af den samlede værditilvækst på 90,44 mio. kr. er det ca. 34,3 mio. kr. der genereres på Bornholm.

Ud af det samlede merforbrug på 125 mio. kr. er det endvidere over halvdelen (nærmere bestemt ca. 65 mio. kr) der render tilbage i de offentlige kasser i form af skatter og afgifter. Hovedparten af de forskellige skatter og afgifter havner i statskassen. 11,4 mio. kr. (svarende til knapt 18% af de samledes skattebetalinger) genereres som kommunale skatter på Bornholm og udenfor Bornholm.

## 6 Bilag

### Bilag 1 Antal passagerer, ankomne, besøgende og ophold i betalte overnatningsformer på Bornholm - 2010-2018

<b>Passagerer %</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Ystad	70,7%	73,8%	77,1%	75,3%	75,5%	74,8%	74,0%	75,3%	75,2%
Simrishamn	1,4%	1,3%	1,5%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Sjælland	4,9%	3,3%	3,5%	3,4%	3,4%	3,3%	3,6%	3,6%	3,5%
Tyskland	5,5%	6,0%	5,8%	5,5%	5,6%	5,7%	5,8%	5,6%	5,7%
Polen	2,7%	1,6%	1,5%	1,8%	1,7%	1,6%	1,7%	1,8%	2,2%
Fly	14,9%	13,9%	10,6%	12,1%	13,8%	14,6%	14,9%	13,7%	13,4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Passagerer (*1000)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Ystad	1.190	1.261	1.310	1.288	1.313	1.330	1.375	1.450	1.486
Simrishamn	24	22	26	31	-	-	-	-	-
Sjælland (Køge)	82	57	59	58	59	59	67	70	70
Tyskland (Sassnitz)	93	103	98	95	97	101	109	108	112
Polen (Kolobrzeg+Rønne)	45	28	26	31	30	28	32	35	43
Fly	250	237	180	207	240	259	276	263	265
I alt (*1000)	1.684	1.708	1.699	1.710	1.739	1.777	1.859	1.926	1.976
<b>Ankomne (*1000)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Ystad	595	631	655	644	656	665	688	725	743
Simrishamn	12	11	13	16	-	-	-	-	-
Sjælland (Køge)	41	29	29	29	30	29	33	35	35
Tyskland (Sassnitz)	47	52	49	47	48	51	54	54	56
Polen (Nexø+Rønne)	23	14	13	16	15	14	16	18	22
Fly	125	119	90	104	120	130	138	132	132
I alt (*1000)	842	854	850	855	869	889	930	963	988
Krydstogtpassagerer (på skibe ved kajen)	8	15	25	22	25	8	8	12	18
Lystsejlere (ved 4 nætter pr. gæst)	10	10	9	10	9	9	9	8	10
Ankomne i alt (*1000)	860	879	884	887	903	906	946	983	1.015
<b>Besøgende/fastbo.</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Besøgende (ekskl. krydstogt, lystsejlere)	514	524	528	529	534	545	572	596	614
Besøgende, inkl. kryds. & lyst.	533	548	562	561	568	562	588	616	641
Fastboende	328	330	322	326	335	344	358	367	374
Besøgende (inkl. krydstogt og lystsejlere)	61,9%	62,4%	63,6%	63,3%	62,9%	62,1%	62,2%	62,6%	63,2%
Fastboende	38,1%	37,6%	36,4%	36,7%	37,1%	37,9%	37,8%	37,4%	36,8%
Overnatninger, regist. * 1000	1.247	1.293	1.276	1.341	1.415	1.480	1.554	1.502	1.500
Person-uger * 1000, baseret på reg. overnat.	178	185	182	192	202	211	222	215	214
Regist. overnatninger i % af betalte overnat.	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%
Alle betalte hele person-uger (*1000)	202	210	207	218	230	240	252	244	243
Overnatninger, alle betalte * 1000	1.417	1.469	1.450	1.524	1.608	1.681	1.766	1.707	1.704
<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	
Index, fastboende (2000=100)	125	126	123	124	128	131	137	140	143
Index, besøgende, alle, inkl. kryds. & lyst.	102	105	108	108	109	108	113	118	123
Index, besøgende, kommercielt overnat.	97	103	102	105	119	125	127	110	110
Index, reg. overnatninger (2000=100)	77	80	79	83	87	91	96	93	93
Index, opholdslængde, baseret på feriehuse	80	77	78	78	74	73	76	84	84
<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	
Gennemsnitlig opholdslængde, nætter	6,4	6,2	6,2	6,3	5,9	5,9	6,0	6,7	6,7
Antal ophold i betalt overnatningsform	222	238	234	243	273	287	292	253	253
Andre ophold af besøgende *** (tusinder)	310	311	328	319	294	275	296	363	388
Nætter pr. ophold i lejet feriehuse (DK.stat.)	8,34	8,09	8,12	8,22	7,70	7,67	7,91	8,82	8,82
**** deraf									
endagsbesøgende (i tusinder), m/krydstogt	62	62	70	71	68	52	55	55	69
øvrige, herunder VFR, egen feriebolig etc.	249	249	258	248	226	223	241	308	319
Opstillet af Carl Henrik Marcussen, CRT, 15. dec. 2019									

## **Bilag 2 Metode for postnummer identificering**

I tvivlstilfælde mellem tyskere og svenskere antages det, at svenskere ikke benytter ruterne R-S og R-K, og hvis det er et postnummer fra Skåne eller andre dele af de sydligste Sverige, som også optræder i Tyskland, så antages der at være tale om en svensker på ruten R-Y.

Polske 5-cifrede postnumre er med bindestreg mens svenske 5-cifrede postnumre er med mellemrum efter de første 3 cifre, men i begge tilfælde kan disse være udeladt. De 4-cifrede hollandske postnumre er officielt med to bogstaver efter, men disse kan være udeladt. - Hvad angår de busrejsende landgangspassagerer og de busrejsende, som køres ombord er deres postnummer uoplyst. Det antages derfor, at disse fordeler sig som de øvrige rejsende.



## Kilder

Danmarks Statistik: Statistikbanken, månedstal for ruter til/fra Bornholm pr. måned.

Bornholms Tidende: Artikler inkl. ledere og synspunkter, 2010-2019, primært 2018-2019.

Bornholmslinjen.dk (2019). Månedssrapporter til ministeriet.

<https://www.bornholmslinjen.dk/media/246236/trm-maanedsrapportering-bornholm-august-2019.pdf> - og tilsvarende for juli, september ..

VisitDenmark (2018). Turisternes døgnforbrug. Visitdenmark.dk.

<https://www.trm.dk/nyheder/2016/billigere-faergebilletter-til-og-fra-bornholm-og-samsoe/>

Molslinjen (2018). Pendler-priser reduceres markant. Pressemeddelelse, 31.3.2018, <https://www.molslinjen.dk/media/38245/31-maj-2018-pendler-priser-reduceres-markant.pdf>

Artikler i Bornholms Tidende, tidende.dk, 2009-2019, tidende.dk.

Pressemeddelelser fra Molslinjen vedr. Bornholm, 2016-2019.

EU-udbud samt Hovedkontrakt og Tillægskontrakt 1.

Kringslund, Niklas (2018). Molslinjen køber Danske Færger.

<https://shippingwatch.dk/Rederier/article10930225.ece>, 10. okt. 2018.

- - - - -

PS: Ligger der mon en uudnyttet kapacitet deri, at bilister måske bestiller billet til flere end der reelt forventes at være i bilen? Dette kan for ikke-fleksible billetter skyldes ønsket om at kunne videresælge billetten, hvis rejseplanerne ændrer sig for den eller dem, der i første omfang har bestil billet til bil + op til 5 personer. – Der er i øvrigt også eksempler, fx under Folkemødet, hvor alt i forvejen, men hvor der så alligevel er plads på mange afgang, når man kommer tæt på afgang. Der frigives 24 timer før afgang et mindre antal billetter.

Det er muligt at køre videre med tog klokken hel efter ankomster fra Rønne til Ystad kl. XX.50. I rejseplanen.dk står, at første videre forbindelse med tog er 40 minutter efter færgenankomsten. – Rejseplanen.dk henviser til DSB og DSB henviser til rejseplanen – for at rette fejlen, og det i både 2017, 2018 og 2019. – Ruten Rønne-Køge mangler i rejseplanen.dk til trods for at både det tidligere og det nuværende rederi er dataleverandør til Rejseplanen og har således manglet dér siden rutens start. – Der er flere andre mangler eller udeladelser i rejseplanen.dk hvad angår eksisterende offentlige rejseforbindelser mellem Bornholm og København.

## Liste over figurer og tabeller

Figur 1 Statens tilskud til den samfundsbedingede færgebetjening af Bornholm 2011-2019 i hhv. året priser og i 2019-priser .....	7
Figur 2 Glidende uge-gennemsnit for lavprisbilletter pr. afgang pr. dag for bil+5 på ruten Rønne-Ystad fra oktober 2019 til oktober 2020 .....	9
Figur 3 Antal rundture på ruten Rønne-Ystad pr. 12 måneders periode august 2015 - august 2019.....	11
Figur 4 Gennemsnitligt antal rundture pr. dag pr. måned R-Y til og med august 2019 .....	12
Figur 5 Antal planlagte rundture pr. dag R-Y og R-K pr. måned 2019.....	12
Figur 6 Passagerer pr. afgang på ruten Rønne-Ystad, 12 mdr. glidende gennemsnit, december 2014 til og med august 2019 .....	13
Figur 7 Fordelingen af tyske turister i absolutte tal .....	17
Figur 8 Fordelingen af tyske turister relativt set .....	18
Figur 9 Fordelingen af svenske turister set som andel af områdets befolkning .....	19
Figur 10 Fordelingen af svenske turister i absolutte tal .....	20
Figur 11 Fordeling af bilpassagerer i tilrejsende og bosiddende .....	21
Tabel 1 Sammenligning af priser før og efter skift af operatør.....	9
Tabel 2 Overblik over historisk udvikling i tonnagen.....	10
Tabel 3 Minimumskrav for R-Y i færgeudbuddet vedr. perioden fra sept. 2018 .....	10
Tabel 4 Antal passagerer pr. rute i fire 12-måneders perioder til august 2019 .....	13
Tabel 5 Andelen af passagerer i bil pr. rute oktober 2018 og oktober 2019 .....	15
Tabel 6 Antal registrerede turistovernatninger på Bornholm p.a. 2015-2018 .....	22
Tabel 7 Danske registrerede turistovernatninger på Bornholm september 2018 til og med august 2019 samt foregående 12-måneders periode.....	23
Tabel 8 Overnatninger i feriehus på Bornholm lejet gennem bureau september 2018 til og med august 2019 samt foregående 12-måneders periode.....	24
Tabel 9 Skønnet antal danske overnatninger på Bornholm (2017-niveau).....	26
Tabel 10: Registrerede overnatninger på Bornholm. Første år med ny færgeoperatør .....	27
Tabel 11: Beregnet ændring i antal overnatninger som følge af færgeprisnedsættelsen.....	27
Tabel 12 Døgnforbrug (DKK) blandt danske turister på Bornholm (2018-niveau) .....	29
Tabel 13 Estimering af merforbrug blandt danske turister på Bornholm efter den seneste prissænkning på færgebilletter fra og med 1.9.2018.....	30
Tabel 14 De direkte og samlede beskæftigelseseffekter af merforbruget blandt turister på Bornholm, som følge af reduktion i færgebilletpriserne.....	31
Tabel 15: De direkte og samlede effekter på værdiskabelsen af merforbruget blandt turister på Bornholm, som følge af reduktion i færgebilletpriserne .....	31

Tabel 16: Afledte effekter på skatter og afgifter som følge af merforbruget blandt turister som følge af færgeprisnedsættelsen .....	32
Tabel 17 Vurdering af prisfølsomheden for færgerejser til/fra Bornholm .....	32

