

# FÆRGE BETJENING AF BORNHOLM

NOTAT

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Indledning	2
2	Beregningsmetode	2
3	Data og forudsætninger	3
3.1	Trafikalt grundlag	3
3.2	Billetpriser	4
3.3	Pris- og frekvenselasticitet	4
3.4	Frekvensudvidelse	5
3.5	Omkostning ved driftsudvidelse	5
3.6	Pendlerrabatter	5
4	Resultater	5
4.1	Pendlerpriser sammenlignet med priser ved Landevejsprincippet	11
4.2	Øvrige billetkategorier sammenlignet med landevejsprincippet	12

## BILAG

Bilag A	Frekvensudvidelse	14
Bilag B	Pendlerpriser	15
Bilag C	Pendlerpriser og landevejspriser	16

PROJEKTNR.

A104783

DOKUMENTNR.

01

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

01.05.2018

BESKRIVELSE

Notat

UDARBEJDET

MRBR

KONTROLLERET

JACH

GODKENDT

MRBR

## 1 Indledning

Molslinjen vandt udbuddet af færgebetjeningen af Bornholm 2018 - 2028 med et tilbud om at reducere udvalgte billetkategorier med 51,15 %. Herefter er der ved *Aftale om vækst og udvikling* af 9. februar 2016 og *Aftale om Finanslov 2017* af 18. november 2016 afsat samlet 50,5 mio. kroner yderligere til færgebetjeningen.

COWI har som specificeret i opgavebeskrivelsen fra opdragsgiver beregnet 2 scenarier for hvordan disse yderligere midler kan fordeles for at opnå flest mulige ekstra passagerer – et opdrag A, hvor samtlige ekstra midler går til billetprisreduktioner og et opdrag B, hvor der efter ønske fra Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm gennemføres en frekvensudvidelse samtidig med at der sker billetprisreduktioner for pendlere. COWI har detaljeret disse to scenarier med tanke på at foretage en balancering af en række hensyn:

- > Prisdynamikken mellem forskellige billetkategorier er i videst muligt omfang opretholdt.
- > I Molslinjens tilbud, hvor en række billetkategorier reduceres med 51,15%, skulle der jævnfør udbuddet ikke foretages nogen reduktion af pendlerbilletterne. For at sikre lige behandling af almindelige billetter og pendlerbilletter er der lagt vægt på at tilgodese pendlere i forhold til den yderligere tilførsel af midler.
- > For at give den mest realistiske vurdering af billetprisnedsættelserne er Molslinjens fremtidige billetstruktur blevet modelleret.

COWI har derfor udarbejdet scenarierne, så der i videst muligt omfang gives uniforme billetprisnedsættelse på alle kategorier - også på tværs af pendler/ikke-pendler billetter.

Vi har dermed beregnet to opdrag:

- A. Prisreduktion til pendlere og ikke-pendlere således, at disse opnår samme procentmæssige prisreduktion inklusive Molslinjens 51,15 % sammenlignet med Appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.
- B. Frekvensudvidelse med 231 dobbeltture og prisreduktion til pendler, således at der opnås tæt på den samme prisreduktion for pendlere og ikke-pendlere inklusive Molslinjens 51,15 % sammenlignet med Appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

I de følgende kapitler beskriver vi først beregningsmetode og herefter data og forudsætninger. Til sidst præsenteres analysens resultater.

## 2 Beregningsmetode

COWI har udarbejdet en model til beregning af billetprisnedsættelser for færgebetjeningen af Bornholm. Denne baserer sig på historiske data om antal solgte

billetter på månedsbasis, gennemsnitlige priser per billetkategori, antal afgang og passagerer per måned.

I **opdrag A** indlægges først Molslinjens forslag til rabatstruktur til pendlerne. Den resterende del af subsidiet fordeles herefter på både pendler- og ikke-pendlerbilletter. Denne anden del af subsidiet fordeles således, at pendler og ikke-pendler billetter opnår samme procentmæssige rabat inklusive Molslinjens 51,15 % sammenlignet med billetpriserne i Appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, samtidig med at operatørens omsætning inkl. tilskud holdes konstant. Dermed er det muligt at benytte eventuelle indtægter grundet dynamiske effekter til at tildele yderligere rabatter.

#### **Dynamiske effekter**

I beregningsmodellen medtages dynamiske effekter ved tildeling af rabatter. Når der tildeles et subsidie til f.eks. personbiler svarende til 5 % af billetprisen, falder omsætningen for de eksisterende passagerer med de 5 %. Til gengæld forventes det, at der kommer flere passagerer, da rejsen nu bliver billigere. Denne øgede indtæjning kan dermed benyttes til at opnå en yderligere rabat.

I **opdrag B** benyttes tilskuddet til en frekvensudvidelse såvel som en pendlerrabat. Rabatstrukturen på pendlerprodukterne er oplyst af Molslinjen og udledes dermed ikke af modellen. Modellen benyttes her til at beregne de dynamiske effekter af den foreslåede rabatstruktur og den gennemsnitlige rabat på tværs af samtlige pendlerkategorier og rabattrin. Ved den foreslåede rabatstruktur fremgår stadig et subsidieoverskud. Dette fordeles til yderligere rabatter til pendlerne jf. de fordelingsmæssige hensyn listet i Indledningen.

Som nævnt er beregningerne baseret på adskillige data og forudsætninger. Disse beskrives i det følgende kapitel.

## **3 Data og forudsætninger**

I dette afsnit beskriver vi hvilke data og forudsætninger, der ligger til grund for beregningerne af de mulige rabatter jf. opdrag.

### **3.1 Trafikalt grundlag**

COWI har fået udleveret data for antallet af solgte billetter fra januar 2016 frem til oktober 2017. Data er leveret af Danske Færger, der betjente ruten i denne periode. Antallet af billetter er opdelt på rute, afgang og billettype. Det er vigtigt at bemærke, at der fremgår flere billetkategorier i det trafikale grundlag fra Danske Færger end i de aftalte billetpriser i ministeriets kontrakt med Molslinjen. Det har derfor været nødvendigt at korrigere og tilpasse antallet af billetkategorier.

Ligeledes har Danske Færger leveret oversigter over antal pendlere og pendlerture for lav og høj personbil og gående. Antallet af pendlere i de to datasæt er

ikke overensstemmende, hvorfor antallet af solgte pendlerbilletter er tilpasset pendleroversigten, da denne vurderes mest retvisende. For de resterende pendlerkategorier er antallet af solgte billetter baseret på det oprindelige data.

## 3.2 Billetpriser

Beregningerne baserer sig på de realiserede gennemsnitspriser for 2016 og 2017. Derudover benyttes de maksimale gennemsnitspriser for 2018, jf. appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Molslinjen er bundet af priserne i deres gældende kontrakt. Dog er det i beregningerne nødvendigt at anvende de historiske priser. Dette skyldes, at vi i modellen beregner de dynamiske effekter af billetprisreduktionerne. Disse effekter tager udgangspunkt i de senest kendte pris- og mængdekombinationer.

Derudover ønskes rabatter belyst i forhold til de historiske priser kendt af passagererne.

## 3.3 Pris- og frekvenselasticitet

Når der tildeles midler til reduktion af billetpriserne, tilsiger økonomisk teori, at efterspørgslen efter disse billetter vil stige. Ændringen i den efterspurgte mængde angives som værende en priselasticitet. En priselasticitet på  $-0,5$  betyder, at en stigning i billetprisen med 1 % vil medføre et fald i efterspørgslen på 0,5 % ( $1\% \cdot -0,5$ ). Tilsvarende vil en reduktion i billetprisen med 1 % medføre en stigning i efterspørgslen med 0,5 %.

Til analysen har vi anvendt priselasticiteten beregnet af Center for Regional- og Turismeforskning (CRT) på baggrund af data for Bornholm. Disse er vist nedenfor i Tabel 3-1.

Tabel 3-1 Priselasticitet ved færgebetjeningen af Bornholm

Prisreduktion	Elasticitet	Efterspørgselsstigning
20 %	0,705	14,1 %
40 %	0,471	18,8 %
60 %	0,4	24,0 %

Kilde: Analyse af trafikken til og fra Bornholm (CRT, 2014) tabel 14 side 11.

Priselasticiteten er aftagende med prisreduktionen, hvilket betyder, at de første prisreduktioner medfører den største efterspørgselsstigning per procent prisedsættelse.

En frekvensudvidelse betyder en serviceudvidelse for de eksisterende passagerer, hvis denne indebærer, at de rejsende har en kortere samlet rejsetid eller mindre ventetid i forbindelse med rejsen. Derudover kan en frekvensudvidelse betyde yderligere passagerer. Omfanget af ekstra passagerer er vurderet af Molslinjen til 92.400 ekstra passagerer. Dette er dog baseret på en aggressiv

prisstrategi for de nye afgangse. COWI har derfor halveret antallet af forventede passagerer for at udelukke prisenffekterne. Dette svarer til en frekvenselasticitet på 0,4. Det er COWIs vurdering, at dette er et rimeligt skøn jf. *Analyse af trafikken til og fra Bornholm (2014)*.

### 3.4 Frekvensudvidelse

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm og Molslinjen har i samarbejde udarbejdet et forslag til placeringen af 231 ekstra dobbeltture til Bornholm uden for højsæsonen, således at der hele året er mindst 4 afgangse fra begge sider på ruten Rønne – Ystad.

Forslag til ekstra afgangse kan ses i Bilag A.

### 3.5 Omkostning ved driftsudvidelse

Omkostningen ved frekvensudvidelsen er angivet af Molslinjen til en nettoomkostning på 28,4 mio. kroner før medtagelse af ekstra indtægter ved frekvensudvidelse og en avance på 7 %. I denne udgift er medtaget personale-, havne- og skibsomkostninger. Dette svarer til ca. 123.000 kroner per dobbelttur.

### 3.6 Pendlerrabatter

Hidtil har pendlerne opnået rabat fra tredje tur, hvormed der kun har været to pristrin. Molslinjen foreslår at indføre 5 trin for billetkategorien "lave biler" på ruten Rønne-Ystad og 3 trin på de resterende pendlerkategorier på begge ruter.

Molslinjens forslag til pendlerpriser kan ses i Bilag B.

## 4 Resultater

Både opdrag A og B fører til betydelige rabatter for pendlerne, der benytter færgebetjeningen af Bornholm.

Opdrag A fører i september til december 2018 til en gennemsnitlig rabat på pendlerbilletterne på 57,37 % og yderligere 6,22 % til de øvrige billetkategorier.

Fra 2019 og frem fører opdrag A til en gennemsnitlig rabat på pendlerbilletterne på 55,31 % og yderligere 4,16 % til de øvrige billetkategorier. Således at den samlede rabat for de øvrige billetkategorier inklusive Molslinjens 51,15 % ligeledes bliver på 55,31 % sammenlignet med billetpriserne i appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Opdrag B fører i september til december 2018 til en gennemsnitlig rabat til pendlerne på 55,47 % sammen med en frekvensudvidelse. Den procentmæssige rabat til pendlerne overstiger rabat til de øvrige billetkategorier på 51,15 %, dog er det vigtigt at nævne at pendlerpriser her stadig er højere end foreslået af Molslinjen, hvorfor disse får tildelt alle de resterende tilskudsmidler.

Opdrag B indebærer fra 2019 en frekvensudvidelse og en gennemsnitlig rabat til pendlere på 43 % fra 2019 og frem sammenlignet med billetpriserne for pendlere i appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Opdrag B fører til flest solgte billetter, da frekvensudvidelsen fører til flere solgte billetter end hvis midlerne benyttes til yderligere rabatter.

En sammenligning af de to opdrag kan ses i Tabel 4-1 nedenfor.

Tabel 4-1 Fordeling af tilskudsmidler i mio. kr., 2018-priser

Mio. Kroner	September til december 2018		Fra 1. januar 2019	
	Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Tilskud	15,6	15,6	50,5	50,5
Omkostning ved frekvensudvidelse	0	12,2	0	28,4
Forøget omsætning grundet frekvensudvidelse	0	2,1	0	4,8
7 % avance ved driftsudvidelse	0	0,6	0	1,5
<b>Resterende til pendlerrabatter</b>	<b>15,6</b>	<b>4,9</b>	<b>50,5</b>	<b>25,4</b>
Mistet omsætning grundet rabat til eksisterende pendlere Ystad	14,5	5,4	50,6	34,9
Forøget omsætning grundet nye pendlere Ystad	2,6	0,6	9,5	10,2
Mistet omsætning grundet rabat til eksisterende pendlere Køge	0,3	0,2	1,3	1,0
Forøget omsætning grundet nye pendlere Køge	0,1	0,1	0,3	0,3
Mistet omsætning grundet rabat til resterende billetkategorier	3,8		9,4	
Forøget omsætning grundet nye passagerer	0,4		1,0	
<b>Difference i brug af tilskud</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Gennemsnitlig rabat til pendlere i forhold til billetpriserne i appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	57,37 %	55,47 %	55,31 %	43,00 %
Yderligere rabat til ikke pendlere i forhold til billetpriserne i appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	6,22 %		4,16 %	
Beregnet antal solgte billetter	280.303	290.936	925.130	952.432

*Note:* De 7 % avance ved driftsudvidelsen er jævnt fordelt på kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet beregnet af nettoomkostningen ved frekvensudvidelsen.

Den gennemsnitlige rabat til pendlere er beregnet som forskellen mellem den gennemsnitlige pris for alle pendlerkategorier. Da der ikke ydes samme procentmæssige rabat til alle pendlere har sammensætningen betydning for den opnåede gennemsnitlige rabat.

**Opdrag A** fører til en gennemsnitlig rabat til pendlerne på 55,31 procent fra 2019 sammenlignet med appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Den høje rabat medfører et omsætningstab i forhold til den eksisterende omsætning på 51,9 mio. kr. Dette opvejes dog af de flere pendlerture, der forventes at blive foretaget, hvorfor 9,8 mio. kr. vil blive indtjent igen igennem nye pendlere og flere ture foretaget af de eksisterende pendlere. De øvrige billetkategorier tildes derudover en rabat på ca. 4,16 %, hvilket medfører et omsætningstab på 9,4 mio. kr. Her indtjenes dog 1 mio. kr. grundet flere solgte billetter. Herved opnås samme rabat for pendlere og ikke-pendlere i forhold til appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Fra 2019 indebærer **opdrag B** en frekvensudvidelse med en netto omkostning på 25,1 mio. kr. Ved Molslinjens forslag til ny pendlerstruktur opnås der en gennemsnitlig rabat for pendlerne på 42 % i forhold til appendiks 1 til kontrakten mellem Molslinjen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Dog er der her et subsidieoverskud. Hvis disse fordeles med samme yderligere procentsats på alle pendlerkategorierne, kan der opnås yderligere 1 % gennemsnitlig rabat til pendlerne. Dermed opnås en samlet besparelse til pendlerne på 43 %. Rabatten medfører et omsætningstab på 35,9 mio. kr., hvoraf der indhentes 10,5 mio. kr. i øget omsætning grundet mersalg til eksisterende og nye pendlere.

De resulterende priser for pendlere kan ses i tabellen nedenfor og i den efterfølgende tabel priser for ikke-pendlere.

*Tabel 4-2 Pendlerpris efter rabat opdelt på kategori og trin for september til december 2018, 2018-priser*

Kategori	Antal ture	Ystad-Rønne		Køge-Rønne	
		Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Personbil lav	1. og 2. tur	598	880	823	1.211
	3. til 10. tur	261	384	411	605
	11. til 19. tur	186	274	224	329
	20. til 29. tur	149	219		
	30+	74	109		
Voksen gående	1. og 2. tur	56	83	82	120
	3. til 10. tur	56	83	82	120
	11+	34	50	52	76
Barn 12-15, gående	1. og 2. tur	28	41	41	60
	3. til 10. tur	28	41	41	60
	11+	17	25	26	38

Kategori	Antal ture	Ystad-Rønne		Køge-Rønne	
		Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Personbil høj	1. og 2. tur	673	990	823	1.211
	3. til 10. tur	336	495	411	605
	11+	186	274	224	329
Personbil lav med anhænger	1. og 2. tur	823	1.211	1.010	1.486
	3. til 10. tur	598	880	643	946
	11+	321	473	351	517
Personbil høj med anhænger	1. og 2. tur	1.010	1.486	1.010	1.486
	3. til 10. tur	755	1.112	643	946
	11+	411	605	351	517
Autocamper	1. og 2. tur	785	1.156	995	1.464
	3. til 10. tur	486	715	621	913
	11+	269	396	344	506
MC	1. og 2. tur	119	175	156	230
	3. til 10. tur	119	175	156	230
	11+	74	109	97	142
Øvrige	1. og 2. tur	323	475	460	677
	3. til 10. tur	323	475	457	673
	11+	157	231	457	673

Tabel 4-3 Pendlerpris efter rabat opdelt på kategori og trin for 2019 og frem, 2018-priser

Kategori	Antal ture	Ystad-Rønne		Køge-Rønne	
		Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Personbil lav	1. og 2. tur	616	787	847	1.083
	3. til 10. tur	269	344	423	541
	11. til 19. tur	192	245	230	295
	20. til 29. tur	153	196		
	30+	76	98		



Kategori	Antal ture	Ystad-Rønne		Køge-Rønne	
		Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Voksen gående	1. og 2. tur	58	74	84	107
	3. til 10. tur	58	74	84	107
	11+	35	44	53	68
Barn 12-15, gående	1. og 2. tur	29	37	42	54
	3. til 10. tur	29	37	42	54
	11+	17	22	27	34
Personbil høj	1. og 2. tur	693	886	847	1.083
	3. til 10. tur	346	442	423	541
	11+	192	245	230	295
Personbil lav med anhænger	1. og 2. tur	847	1.083	1.039	1.329
	3. til 10. tur	616	787	662	847
	11+	330	423	361	462
Personbil høj med anhænger	1. og 2. tur	1.039	1.329	1.039	1.329
	3. til 10. tur	777	994	662	847
	11+	423	541	361	462
Autocamper	1. og 2. tur	808	1.034	1.024	1.310
	3. til 10. tur	500	640	639	817
	11+	277	354	354	452
MC	1. og 2. tur	122	157	161	206
	3. til 10. tur	122	157	161	206
	11+	76	98	99	127
Øvrige	1. og 2. tur	332	425	473	605
	3. til 10. tur	332	425	470	602
	11+	162	207	470	602

De resulterende maksimale gennemsnitspriser for ikke-pendler billetter kan ses i tabellen nedenfor.

Tabel 4-4 Maksimal gennemsnitspris efter rabat opdelt på kategorier for september til december 2018, 2018-priser

	Ystad-Rønne		Køge-Rønne	
	Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Personbil lav	290	332	333	382
Voksen gående	55	63	88	101
Barn 12-15, gående	38	44	57	65
Personbil høj	361	414	333	382
Personbil lav med anhænger	363	416	300	344
Personbil høj med anhænger	317	364	300	344
Autocamper	388	444	345	395
MC	140	160	172	197

Tabel 4-5 Maksimal gennemsnitspris efter rabat opdelt på kategorier for 2019 og frem, 2018-priser

	Ystad-Rønne		Køge-Rønne	
	Opdrag A	Opdrag B	Opdrag A	Opdrag B
Personbil lav	304	332	349	382
Voksen gående	58	63	93	101
Barn 12-15, gående	40	44	60	65
Personbil høj	379	414	349	382
Personbil lav med anhænger	381	416	314	344
Personbil høj med anhænger	333	364	314	344
Autocamper	406	444	362	395
MC	147	160	180	197

For lave og høje personbiler såvel som gående børn og voksne og motorcykler ses pendler-priserne og de maksimale gennemsnitspriser at være nogenlunde på niveau. Her opnår pendlerne en pris per tur, der svarer til den maksimale gennemsnitspris ved andet rabattrin. For personbiler med anhænger og autocamper

skal pendlerne op på rabattrin tre, før de opnår en pris per tur, der er på niveau med den maksimale gennemsnitspris.

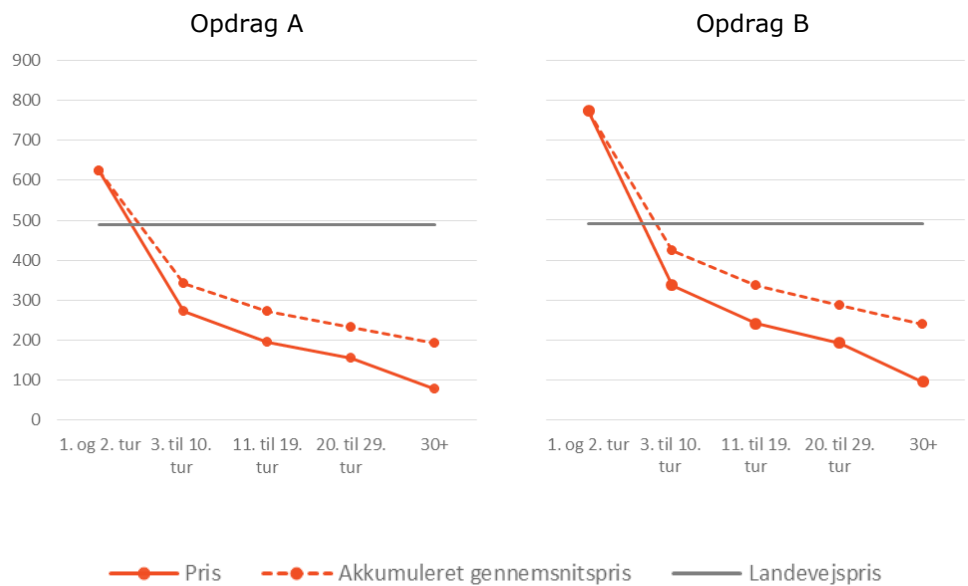
#### 4.1 Pendlerpriser sammenlignet med priser ved Landevejsprincippet

Landevejsprincippet indebærer, at transportomkostningen skal være ens uanset om man sejler eller kører en tilsvarende strækning på landevej i bil. Nedenfor er pendlerpriserne for en lav personbil for opdrag A og B belyst i forhold til Landevejsprincippet for både Ystad-Rønne og Køge-Rønne. Priserne er vist for almindelig lav personbil, da disse udgør størstedelen af de solgte pendlerbilletter.

Ved både Opdrag A og Opdrag B skal pendleren i en almindelig lav personbil op på rabattrin 2 for at opnå en pris, der er lavere end prisen ved landevejsprincippet for overfarter på Ystad-Rønne. For Opdrag A er den gennemsnitlige pris per overfart lavere end prisen ved landevejsprincippet ved fire overfarter. For Opdrag B opnås den lavere pris først ved syv overfarter.

For både Opdrag A og Opdrag B er pendlerprisen lavere end prisen ved landevejsprincippet på ruten Køge-Rønne allerede ved første tur.

Figur 4-1 Ystad-Rønne, Personbil lav

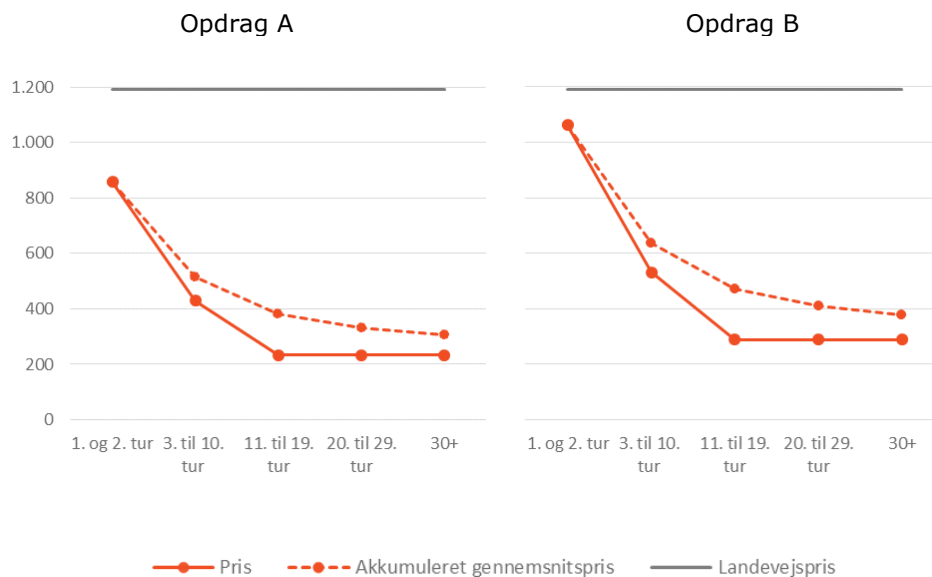


Note: Ved hvert pendlertrin er den akkumulerede gennemsnitspris baseret på det maksimale antal ture. Dvs. 2, 10, 19 og 29 ture. For det femte trin er antaget 39 ture.

Baseret på 70 km og 2,5 personer i bilen. Landevejspriserne er fremskrevet med 1 % årligt fra 2015-priser til 2018-priser.

Kilde: Økonomi og Indenrigsministeriet (2015) Analyse af Konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner

Figur 4-2 Køge-Rønne, Personbil lav



*Note:* Ved hvert pendlertrin er den akkumulerede gennemsnitspris baseret på det maksimale antal ture. Dvs. 2, 10, 19 og 29 ture. For det femte trin er antaget 39 ture.

Baseret på 170 km og 2,5 personer i bilen. Landevejspriserne er fremskrevet med 1 % årligt fra 2015-priser til 20s18-priser.

*Kilde:* Økonomi og Indenrigsministeriet (2015) Analyse af Konkurrencemæssig

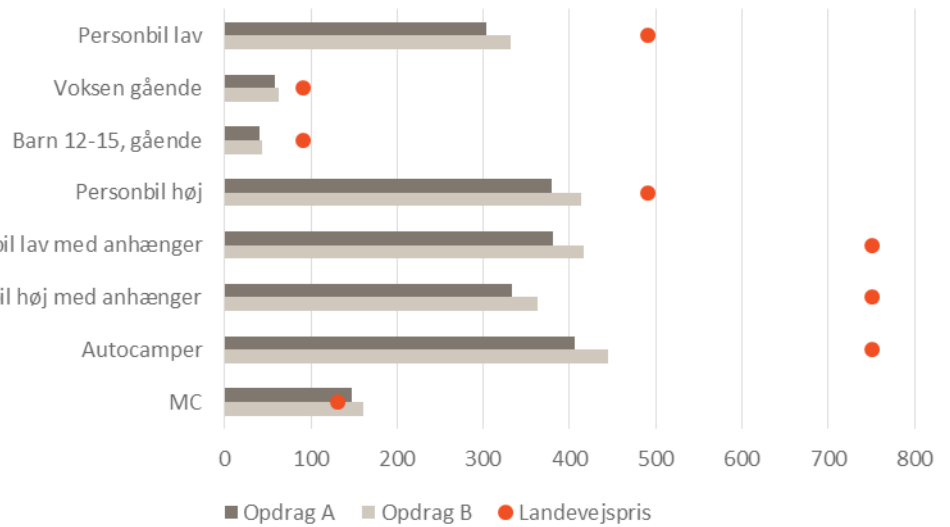
Bilag C indeholder en oversigt over pendlerpriserne og landevejsprisen opdelt på pendlertrin og kategorier for både Ystad-Rønne og Køge-Rønne. Her kan det ses at pendlerpriserne for biler med anhænger er højere end landevejsprisen på de første pendlertrin. Dog kan den gennemsnitlige pendlerpris komme under landevejsprisen ved et givent antal årlige ture.

## 4.2 Øvrige billetkategorier sammenlignet med landevejsprincippet

I Opdrag A benyttes en del af subsidiet til at tildele yderligere rabatter til ikke-pendlerne. Betydningen heraf i sammenligning med prisen efter landevejsprincippet kan ses nedenfor for både Ystad-Rønne og Køge-Rønne. For alle billetkategorierne, med undtagelse af Motorcykel på ruten Ystad-Rønne, er den maksimale gennemsnitspris lavere end prisen ved landevejsprincippet i både Opdrag A og Opdrag B. Det kan derfor overvejes om subsidiet i højere grad bør tildeles til motorcykel-billetter i Opdrag A, hvor der benyttes subsidier til ikke-pendlere også.

Det er vigtigt at huske, at det her er de maksimale gennemsnitspriser og ikke listepreiser, der sammenlignes med prisen ved landevejsprincippet. Dermed kan det ske, at en passager køber en billet til en pris, der overstiger prisen ved landevejsprincippet. Dog vil denne højere pris blive opvejet af andre billetter, der sælges til en pris lavere end prisen ved landevejsprincippet.

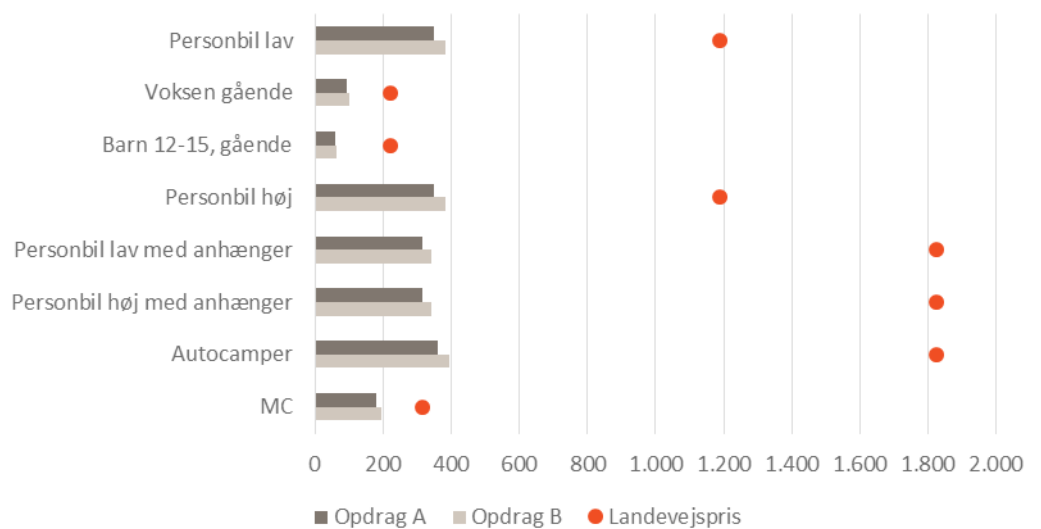
Figur 4-3 Ystad-Rønne, Maksimal gennemsnitspris og pris ved landevejsprincippet på ikke-pendler billetter



Note: Baseret på 70 km og 2,5 personer i bilen. Landevejspriserne er fremskrevet med 1 % årligt fra 2015-priser til 2018-priser. Landevejsprisen for autocamper er sat lige prisen for personbil med anhænger. Derudover er landevejsprisen for barn sat til prisen for voksen.

Kilde: Økonomi og Indenrigsministeriet (2015) Analyse af Konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner

Figur 4-4 Køge-Rønne, Maksimal gennemsnitspris og pris ved landevejsprincippet på ikke-pendler billetter



Note: Baseret på 170 km og 2,5 personer i bilen. Landevejspriserne er fremskrevet med 1 % årligt fra 2015-priser til 2018-priser. Landevejsprisen for autocamper er sat lige prisen for personbil med anhænger. Derudover er landevejsprisen for barn sat til prisen for voksen.

Kilde: Økonomi og Indenrigsministeriet (2015) Analyse af Konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner

## Bilag A Frekvensudvidelse

Der tilføjes en ekstra sejlads på alle lav og min kapacitetsdage. Se oversigt over afrejsetidspunkt og antal dage per måned nedenfor.

Figur 4-5 Oversigt over ekstra formiddagsafgang for Rønne-Ystad

<b>Forslag: Ekstra formiddagsafgange Rønne - Ystad</b>									
RNN	YST	RNN	YST	RNN	YST	RNN	YST	RNN	YST
Min-kapacitet	Lav-kapacitet	Mellem-kapacitet	Høj-Kapacitet	Max-kapacitet					
151 dage	4.200 pax	80 dage	4.200 Pax	50 dage	5.600 Pax	46 dage	7.360 Pax	38 dage	9.120 Pax
06:30		06:30		06:30		06:30		06:30	
	08:30		08:30		08:30		08:30		08:30
		10:30		10:30		10:30		10:30	10:30
		12:30		12:30		12:30		12:30	12:30
						13:30			
							15:30		
	16:30		16:30		16:30		16:30		16:30
		18:30		18:30		18:30		18:30	18:30
								20:30	20:30
	20:30		20:30		20:30		20:30		20:30
		22:30		22:30		22:30			22:30
Express 1									
Max									
<u>Der indsættes en formiddagsafgang fra Rønne kl. 10:30 og retur fra Ystad kl. 12:30 på alle Minimums-kapacitetsdage og Lav-kapacitetsdage (markeret med orange).</u>									
En ekstra dobbelttur på 151 dage + 80 dage = 231 dage medfører i alt 462 ekstra afgange med Express 1.									

Kilde: Udklip fra "Ekstra afgange med hurtigfærge på Rønne - Ystad" af 11. december 2017 modtaget fra Molslinjen

Figur 4-6 Antal enkeltture per rute per skib og kapacitetsdagstype

Antal enkeltture pr. rute pr. skib

Måned	112 M		91 M			RO			PA			I alt pr. rute			I alt	Kapacitetsdagstype				
	R-Y/Y-R	R-Y/Y-R	R-Y/Y-R	R-K/K-R	R-S/S-R	R-Y/Y-R	R-K/K-R	R-S/S-R	R-Y/Y-R	R-K/K-R	R-S/S-R	R-Y/Y-R	R-K/K-R	R-S/S-R		Alle ruter	Maks.	Høj	Mel.	Lav
Januar	186	0	0	62	28	0	0	0	186	62	28	276	0	0	0	8	23			
Februar	168	0	0	56	24	0	0	0	168	56	24	248	0	0	0	12	16			
Marts	186	0	0	62	28	0	0	0	186	62	28	276	0	0	0	15	16			
April	198	16	0	60	30	0	0	0	214	60	30	304	1	2	6	6	15			
Maj	220	48	0	62	36	0	0	16	268	62	52	382	3	6	8	4	10			
Juni	230	104	0	60	42	6	0	20	340	60	62	462	8	11	6	0	5			
Juli	248	192	0	62	52	0	0	16	440	62	68	570	17	14	0	0	0			
August	244	108	0	62	54	0	0	18	352	62	72	486	9	9	11	2	0			
September	204	0	0	60	44	0	0	18	204	60	62	326	0	0	12	5	13			
Oktober	202	16	0	62	38	0	0	12	218	62	50	330	0	4	4	6	17			
November	180	0	0	60	26	0	0	0	180	60	26	266	0	0	0	12	18			
December	192	0	0	62	26	0	0	0	192	62	26	280	0	0	3	10	18			
I alt	2458	484	0	730	428	6	0	100	2948	730	528	4206	38	46	50	80	151			

Kilde: Udklip fra "Ekstra afgange med hurtigfærge på Rønne - Ystad" af 11. december 2017 modtaget fra Molslinjen

## Bilag B Pendlerpriser

Figur 4-7 Forslag til pendlerpriser af Molslinjen

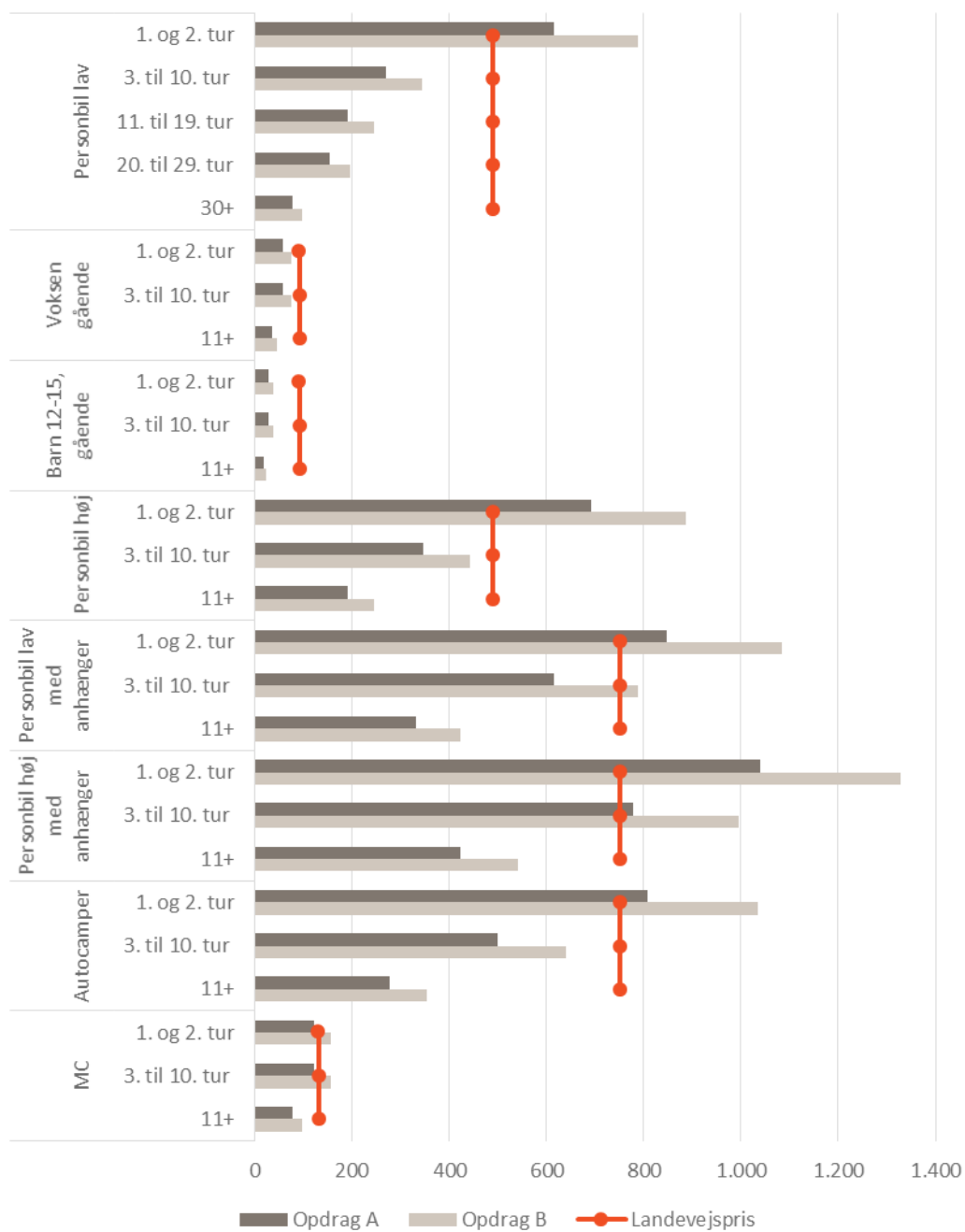
### Tilbud på reduktion af pris på Pendler-produkter i 2018

	Rønne - Ystad					Rønne - Køge				
	<u>Jf. gældende kontrakt</u>		<u>Tilbud fra ML</u>			<u>Jf. gældende kontrakt</u>		<u>Tilbud fra ML</u>		
	Antal	Pris	Antal	Pris	Index	Antal	Pris	Antal	Pris	Index
<b>Personbil - lav</b>	2 rejser	1.170,65	2 rejser	799,00	68	2 rejser	1.705,64	2 rejser	1.099,00	64
	3-9 rejser	468,26	3-9 rejser	349,00	75	3-9 rejser	682,26	3-9 rejser	549,00	80
	+ 10 rejser	468,26	10-19 rejser	249,00	53	+ 10 rejser	682,26	+ 10 rejser	299,00	44
			20-29 rejser	199,00	42					
			99,00	21						
<b>Gående - voksen</b> <small>OBS: usædret Årsgebyr</small>	2 rejser	100,08	2 rejser	75,00	75	2 rejser	148,00	2 rejser	109,00	74
	3-9 rejser	100,08	3-9 rejser	75,00	75	3-9 rejser	148,00	3-9 rejser	109,00	74
	+ 10 rejser	100,08	+ 10 rejser	45,00	45	+ 10 rejser	148,00	+ 10 rejser	69,00	47
<b>Gående - barn 12-15</b> <small>OBS: usædret Årsgebyr</small>	2 rejser	50,04	2 rejser	37,50	75	2 rejser	74,00	2 rejser	54,50	74
	3-9 rejser	50,04	3-9 rejser	37,50	75	3-9 rejser	74,00	3-9 rejser	54,50	74
	+ 10 rejser	50,04	+ 10 rejser	22,50	45	+ 10 rejser	74,00	+ 10 rejser	34,50	47
<b>Personbil - høj</b>	2 rejser	1.404,79	2 rejser	899,00	64	2 rejser	1.705,64	2 rejser	1.099,00	64
	3-9 rejser	561,91	3-9 rejser	449,00	80	3-9 rejser	682,26	3-9 rejser	549,00	80
	+ 10 rejser	561,91	+ 10 rejser	249,00	44	+ 10 rejser	682,26	+ 10 rejser	299,00	44
<b>Personbil med anhænger</b>	2 rejser	1.717,77	2 rejser	1.099,00	64	2 rejser	2.101,12	2 rejser	1.349,00	64
	3-9 rejser	973,83	3-9 rejser	799,00	82	3-9 rejser	1.077,05	3-9 rejser	859,00	80
	+ 10 rejser	973,83	+ 10 rejser	429,00	44	+ 10 rejser	1.077,05	+ 10 rejser	489,00	44
<b>Høj personbil med anhænger</b>	2 rejser	2.109,61	2 rejser	1.349,00	64	2 rejser	2.101,12	2 rejser	1.349,00	64
	3-9 rejser	1.265,77	3-9 rejser	1.009,00	80	3-9 rejser	1.077,05	3-9 rejser	859,00	80
	+ 10 rejser	1.265,77	+ 10 rejser	549,00	43	+ 10 rejser	1.077,05	+ 10 rejser	489,00	44
<b>Autocamper</b> <small>OBS: kun ét produkt</small>	2 rejser	1.637,70	2 rejser	1.049,00	64	2 rejser	2.074,43	2 rejser	1.329,00	64
	3-9 rejser	818,85	3-9 rejser	649,00	79	3-9 rejser	1.037,21	3-9 rejser	829,00	80
	+ 10 rejser	818,85	+ 10 rejser	359,00	44	+ 10 rejser	1.037,21	+ 10 rejser	459,00	44
<b>MC</b> <small>OBS: usædret Årsgebyr</small>	2 rejser	213,74	2 rejser	159,00	74	2 rejser	290,47	2 rejser	209,00	75
	3-9 rejser	213,74	3-9 rejser	159,00	74	3-9 rejser	290,47	3-9 rejser	209,00	75
	+ 10 rejser	213,74	+ 10 rejser	99,00	46	+ 10 rejser	290,47	+ 10 rejser	129,00	46

Kilde: Udklip fra Tilbud Nye Pendlerpriser 2018

## Bilag C Pendlerpriser og landevejspriser

Figur 4-8 Ystad-Rønne, pendlerpris per trin og landevejspris opdelt på kategorier





Figur 4-9 Køge-Rønne, pendlerpris per trin og landepris opdelt på kategorier

