

Transportudvalgets besøg på Bornholm

22-09-2025 – Bornholms lufthavn RNN



Agenda

Velkommen v/Robert

Udvikling i flytransporten af Bornholm og faktorer som påvirker flybetjeningen v/Ann

Hvor står DAT med flyruten mellem RNN og CPH i dag v/Robert

Forslag til mulige indsatser v/ Robert & Ann

Spørgsmål fra udvalget

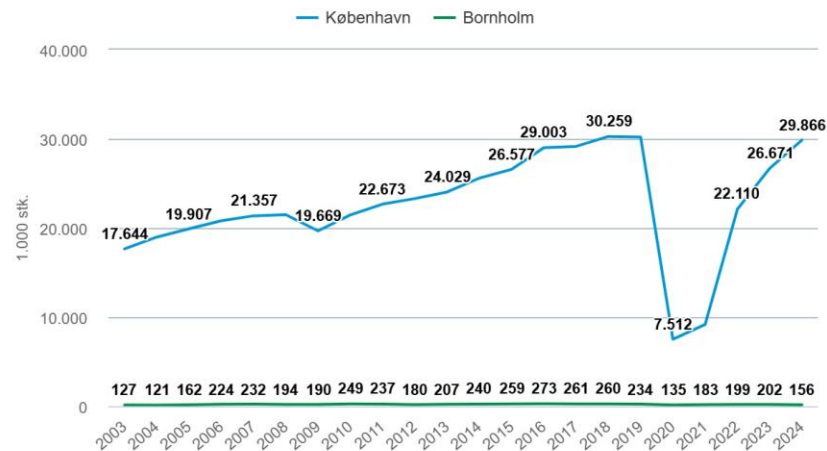
Diskussion

Udvikling i flybetjeningen af Bornholm og faktorer som påvirker flybetjeningen

Passagerudvikling siden 2003 CPH og RNN

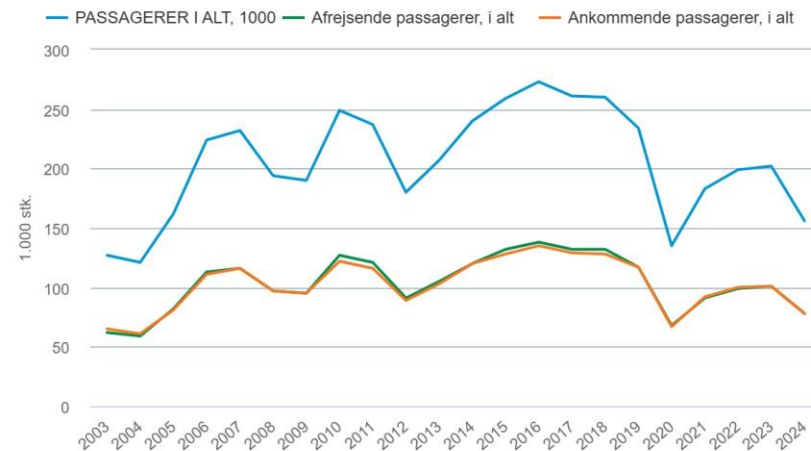
Passagerer på større offentlige, betjente danske lufthavne

Passagerkategori: PASSAGERER I ALT, 1000 | Lufthavn:



Passagerer på større offentlige, betjente danske lufthavne

Lufthavn: Bornholm | Passagerkategori:

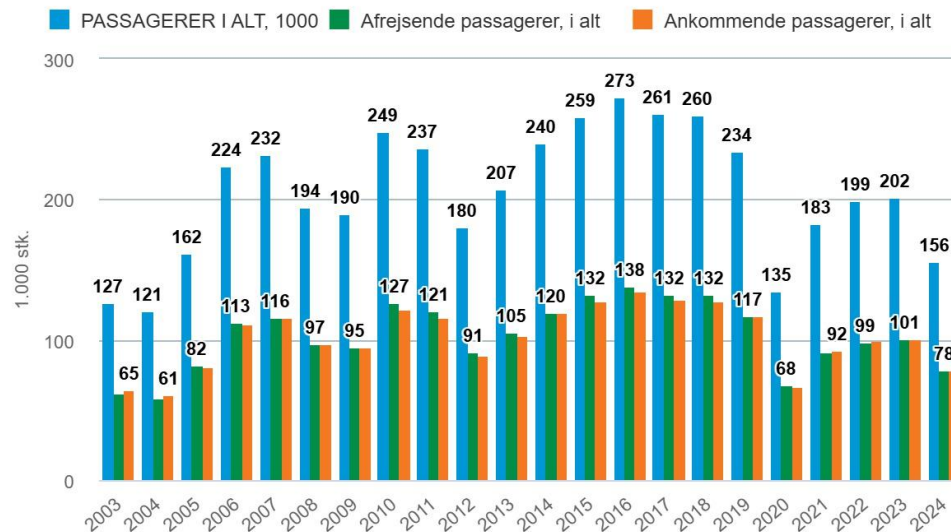


Passagerudvikling i RNN siden 2003

2003-2012
(maj) Cimber
(Sterling)
2012 (maj) –
nu DAT

Passagerer på større offentlige, betjente danske lufthavne

Lufthavn: Bornholm | Passagerkategori:



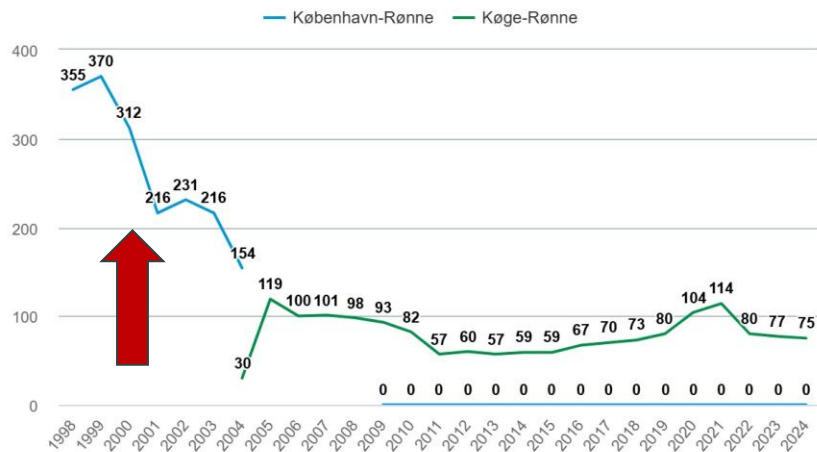
Note:

- Der har været perioder med flere flyselskaber indtil 2012.
- Passagertal inkluderer også andre ruter end til CPH

Passagerudvikling siden 1998 - færgefart

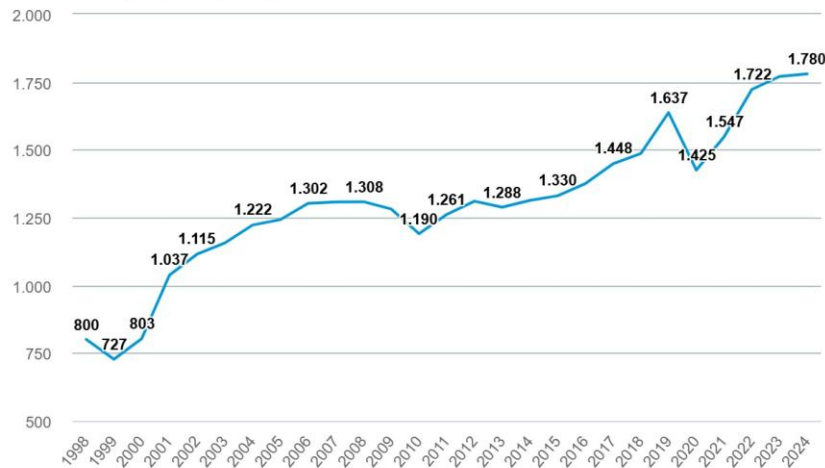
Indenrigs færgetransport

Enhed: Passagerer, 1000 | Færgerute:



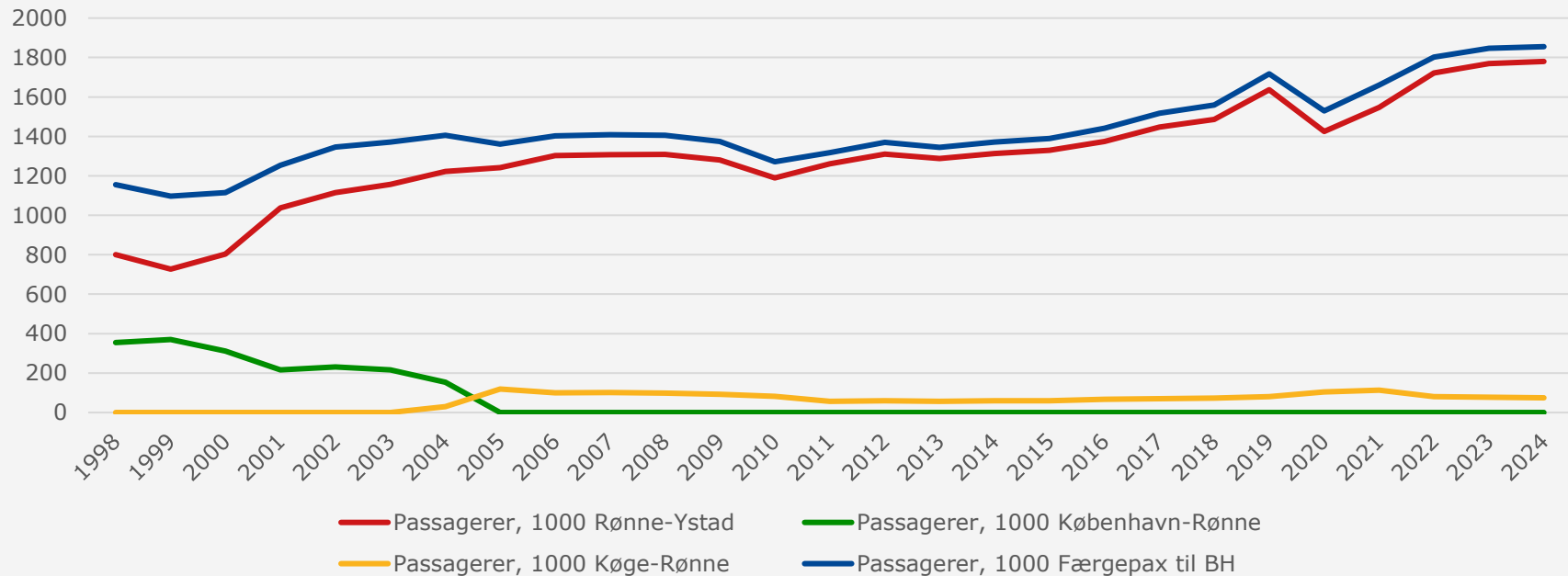
Udenrigs færgetransport

Enhed: Passagerer, 1000 | Færgerute: Rønne-Ystad:

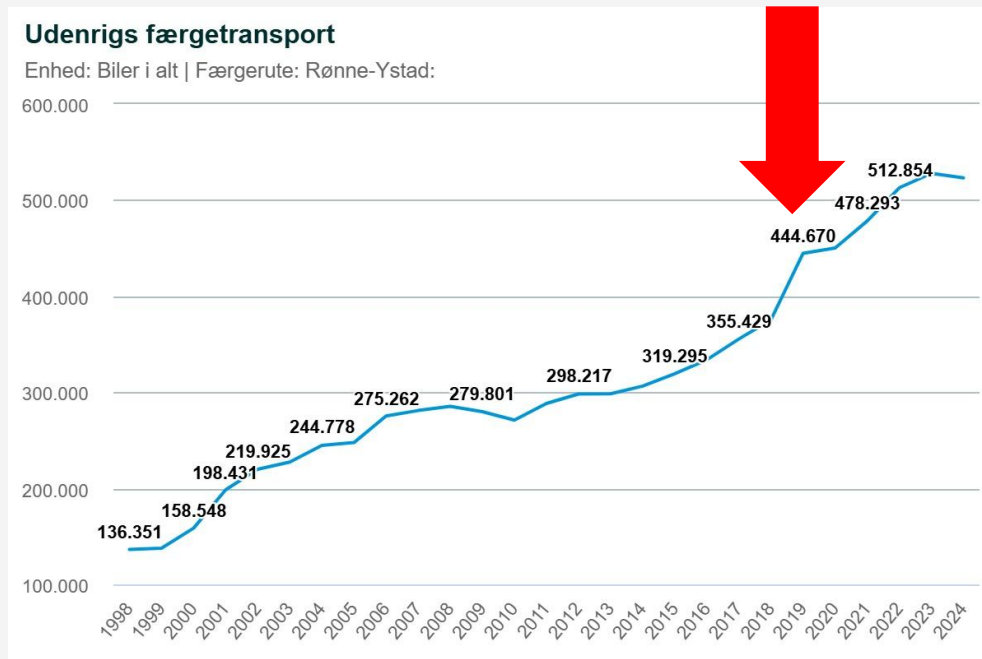


Kilde: Statistikbanken

Udvikling i færgepassagerer til Bornholm 1998-2024



Udvikling i biler transporteret på Ystadruten siden 1998



**Tre analyser – et
resultat:
med de nuværende
transportmidler er flyet
den mest miljøvenlige
transportform**



Rejseformer og CO₂ udledning pr. passager

Figur 14 - Rejseformer og CO₂-udledninger i 2022



Kilde: Bornholmeranalysen (TRM) 2023

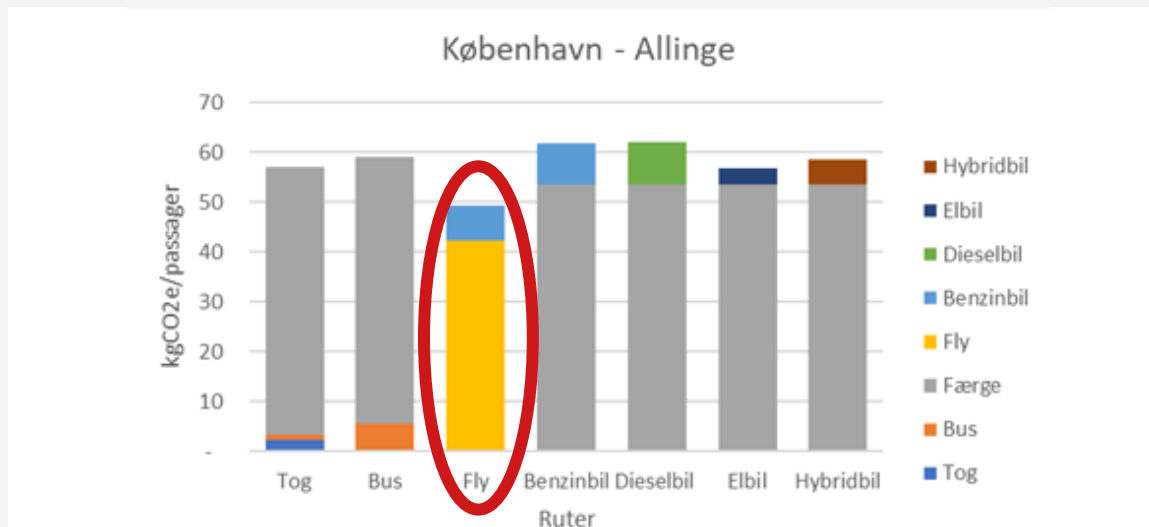
Den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. passager er lavere med fly end færge

Der er i gennemsnit en lavere CO₂-udledning pr. passager med fly fra Bornholm til København, end der med færge fra Rønne til Ystad. CO₂-udledningen for fly og færge kan ikke nødvendigvis sammenlignes direkte, da flypassagererne alene rejser med lidt bagage, mens færgepassagerer ofte medbringer bagage og køretøjer. I denne opgørelse har vi henført hele CO₂-udledningen til selve passagererne.

En typisk flyrejse mellem Rønne og Københavns Hovedbanegård udleder 31 kilo CO₂ pr. person, hvis man kører i taxa til og fra lufthavnene. Til sammenligning udleder en tilsvarende rejse med færgen 49 kilo CO₂ pr. person, hvis man kører i bil fra Ystad. Den del af CO₂-udledningen pr. person, der kommer fra kørsel i bil og taxa, afhænger af, hvor mange personer man kører sammen, og de angivne CO₂-udledninger er gennemsnitsbetragtninger. Med denne opgørelsesmetode er CO₂-udledningen mindre, hvis man tager flyet, end hvis man tager færgen, uanset hvor mange personer, man kører sammen.

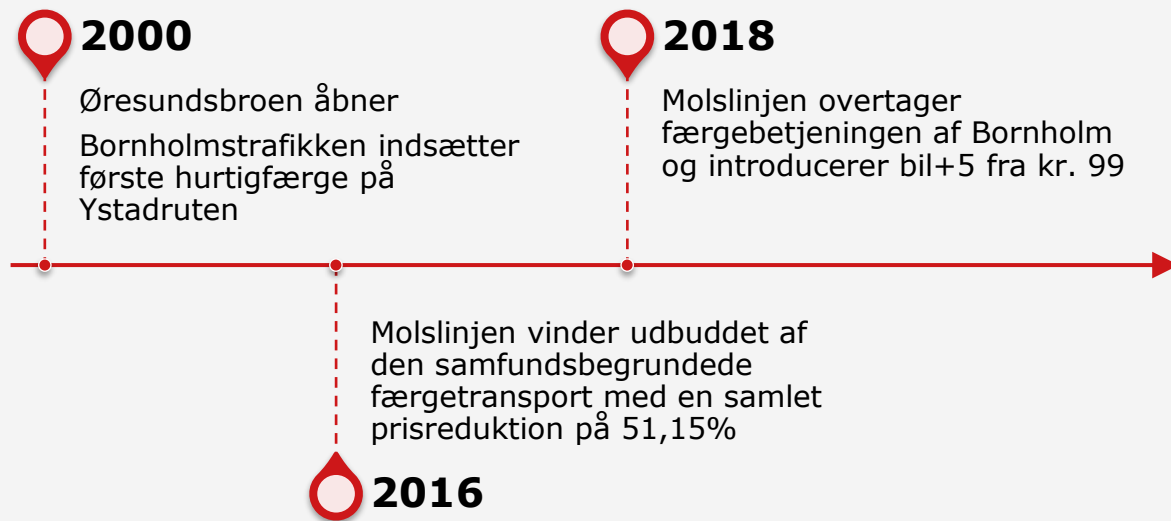
Kilde: Flyanalysen EY for Kontaktrådet 2024

Niras analyse (Folkemøde) – hvad er CO2 udledningen, når man rejser fra København til Allinge?



https://www.dansk-luftfart.dk/wp-content/uploads/2017/04/Notat_CO2beregninger_til_Allinge_Opdateret-Januar-2024-1.pdf

Faktorer som påvirker udviklingen i passagertal med fly

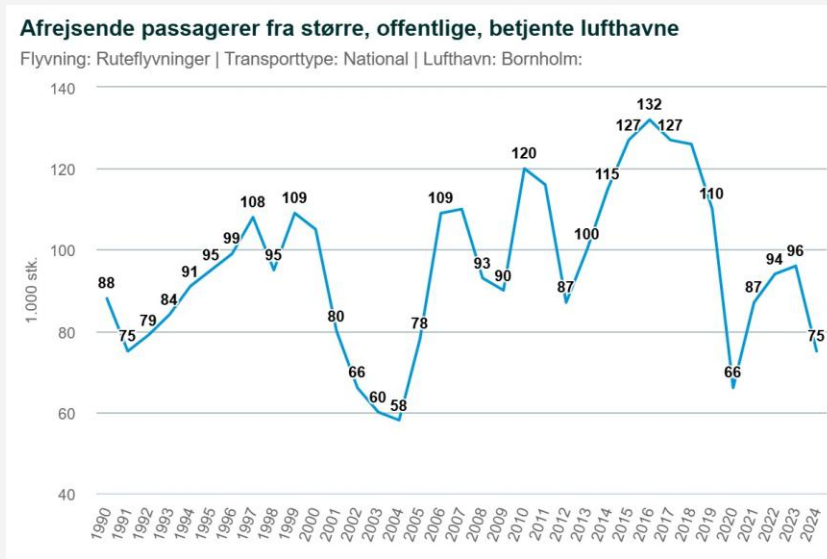


▪ Effekt på flytransporten

- 2000: Ser det første større dyk i passagertal (afrejsende passagerer) og i 2003 lukker Maersk Air al indenrigsflyvning – Cimber overtager ruten mellem RNN og CPH
- 2016: DAT forbereder sig med at reducere kapacitet og tilpasse forretning
- Siden 2018: Oplever en tydelig krydspriselasticitet på efterspørgslen – som falder væsentligt med introduktion af markant lavere færgebilletpriser

Til illustration – afrejsende pax fra RNN (national) 1990 - 2024

- Grafen viser udviklingen og det tydelig dyk efter det første trafikspring på færgetransporten
- Viser også, at da DAT overtager i 2012 med konkurrencedygtige priser at der sker en stor vækst i passagerer
- Der er således en indbyrdes afhængighed mellem transportformerne som både har en tids- og en prisaspekt



Kilde: Statistikbanken

Robert Rungholm, kommerciel direktør, DAT

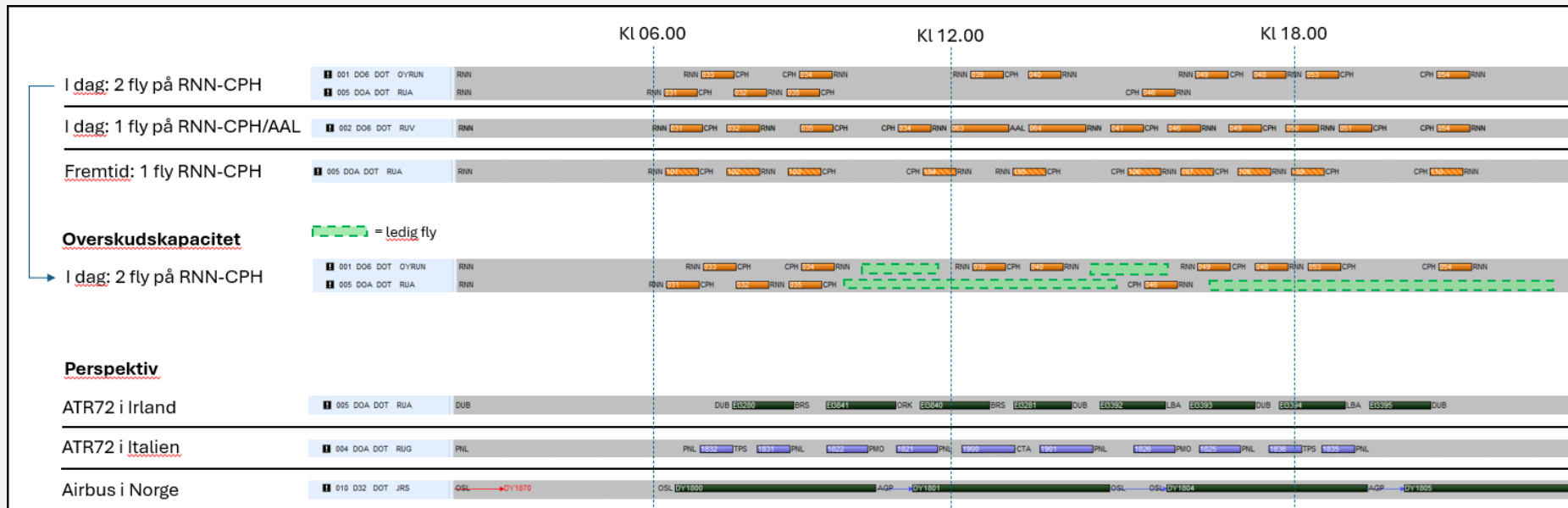
Hvor står DAT med flyruten mellem RNN og CPH i dag



Omkostninger / fly(vedligehold) & handling

- Siden coronakrisen er omkostningerne steget uforholdsmæssig meget
 - Personale (besætninger, mekanikere og andet teknisk personale)
- Specifik for vores branche
 - Mangel på piloter, teknikere
 - Motorer, understel
 - CPH afgifter
 - Ældrechecken
 - Co2 afgifter, lovbealet biobrændsel
- Vedligehold: påvirket både af de generelle prisstigninger og specifik forsyningskrisen
- Personale: svært at rekruttere, gode overenskomster for at sikre, at der fortsat er personale til at betjene vore ruter
- Handling: SAS måtte opsig alle eksterne selskaber = ca. 5 mio./år ekstra alene for Bornholm
- Afgifter: Passagerafgift til grøn omstilling

Kapacitet og frekvens



Kapacitet og frekvens

- Tilpasning af kapacitet (mindre fly = mindre besætning) samt på sigt kun ét fly
- Tilpasning af frekvens (færre afgangene)
- Konsekvens:
 - I begyndelsen udsolgte afgangene = høj belægning
 - Passagerer søger andre veje
 - Passagertallet falder og belægningsprocenten følger også med

Kan man drive en indenrigsrute på kommercielle vilkår?



Danair rutekortet – historisk perspektiv på indenrigsflyvningen

- Danair var et samarbejde mellem SAS, Maersk Air og Cimber Air, som fly indenrigs i Danmark.
- Samarbejdet var i funktion fra 1971-1995
- Formålet var at sikre en effektiv og sammenhængende indenrigsrute-struktur under et fælles system
- SAS drev i perioden ruterne mellem CPH og AAL, AAR, KRP samt Thisted og indtil 1982 RNN
- Maersk Air drev ruterne mellem CPH og BLL, RNN (fra 1982), EBJ, Vejens og Odense
- Cimber fløj til Sønderborg



Forslag til mulige indsatser

Støtte til at give sociale rabatter

- Der ønskes sociale rabatter til udvalgte passagergrupper:
 - Studerende / unge
 - (førtids)pensionister
 - Seniorer
 - Værnepligte
- Fordele:
 - Støtten gives til den enkelte passagerer
 - Staten udligner forskelsbeløbet mellem rabatpris og opnået gennemsnitspris på kommercielle vilkår
 - Derved sikres dækningsbidrag som således kan videregives til alle passagerer ved at holde priser i ro

Yderligere støtte til Bornholms lufthavn går til flyselskabet (selskaberne)

- Staten støtter i dag Bornholms lufthavn således at der ikke skal betales passagerafgift, men der betales fortsat omkring 1 mio. om måneden for parkering, handling osv.
 - Yderligere støtte kunne bidrage til rutens rentabilitet / gives videre til passagererne

Konsortium

- Dannelse af et virtuelt flyselskab
 - Erhvervslivet går sammen om at drive flyruten
 - Flyselskabet driver ruten på vegne af konsortiet (det virtuelle flyselskab)
- Eksempel fra Tyskland, hvor Lufthansa vælger at lukke en regional rute fra Nordrhein-Westfalen til München
- Netværksgruppen tager ejerskab og ansvar for at sikre flyruten til/fra Bornholm

Samfundsbegrundet flytransport (statsstøtte/PSO)

- Staten vælger at markere at flyruten er en ligeværdig del af forbindelserne for Bornholm og resten af landet
 - Bornholmeranalysen påviser en samfundsøkonomisk gevinst ved at anvende en del af puljen som anvendes til samfundsbegrundet transport mellem Bornholm og resten af landet
 - Strategisk beslutning som bør træffes forud / i forbindelse med den kommende politiske aftale forud for det næste færgeudbud

Diskussion



SPØRGSMÅL

Kontakt

Robert Rungholm

Chief Commercial Officer

DAT

Mobile: +45 26 195 198

robert@dat.dk | www.dat.dk

Ann Hartl

Head of marketing

DAT

Mobile: +45 66 44 27 59

hrt@dat.dk | www.dat.dk



Tak for i dag