



# Borgerpanel

## Færgebetjening

Undersøgelse 3, maj 2013

RESUMÉ .....	3
OM UNDERSØGELSEN .....	4
GENEREL TILFREDSHED .....	4
<i>Tilfredshed med ruten Rønne-Ystad</i> .....	4
DESTINATIONER .....	5
<i>Er destinationen den rigtige?</i> .....	7
BILETTER OG PRISER .....	8
<i>Billetter</i> .....	8
<i>Priser</i> .....	9
<i>Det er for dyrt!</i> .....	10
<i>Turistpriser</i> .....	10
AFGANGE, AFGANGS- OG OVERFARTSTID.....	11
<i>For tidligt afsted...</i> .....	13
MILJØBELASTNING .....	13
OPLEVELSEN OMBORD .....	14
KAPACITET OG TONNAGE .....	15
RØNNE-KØGE .....	15
BILAG 1 METODENOTAT.....	18

## Resumé

Den tredje borgerpanelundersøgelse handler om færgebetjeningen af Bornholm, og især om ønskerne til det kommende færgeudbud, der gælder fra 2017. Indsamlingen af data blev foretaget i marts 2013.

I perioden for indsamling af besvarelser fra borgerpanelet, var det endvidere muligt for alle borgere at svare på den del af undersøgelsen, der handlede om ønskerne til det fremtidige udbud. 29 borgere benyttede sig af denne mulighed. Indholdet i besvarelserne fra denne sideløbende undersøgelse er samstemmende med borgerpanelets besvarelser. Af samme grund kan borgerpanelrapporten anses som dækkende for besvarelserne, også i den sideløbende undersøgelse.

Hovedfærdselsåren til og fra Bornholm er Rønne-Ystad-ruten. Dette i sådan en grad at ca. 95 % foretrækker den fremfor Rønne-Køge.

Tilfredsheden med Rønne-Ystad-ruten er høj vedrørende overfartstid, mulighed for at få plads på færgen i både høj- og lavsæson, antal afgang og afgangstider i højsæsonen, samt ombordoplevelsen, dog med ønsker til visse forbedringer.

Tilfredsheden er lavere for så vidt angår priserne samt antal afgang og afgangstider i lavsæsonen.

Samlet set findes den største forskel i tilfredsheden mellem høj- og lavsæson, hvor tilfredsheden med forholdene for de fastboende er langt lavere end med forholdene i turistsæsonen.

Dette afspejler sig tydeligt i ønskerne til det kommende udbud, hvor der er et generelt ønske om at priserne (både for fastboende og for turister) sættes ned. Dertil kommer, at utilfredsheden med afgangstrukturen i lavsæsonen afspejler sig i et ønske om flere afgang i lavsæsonen, eller som minimum en anden fordeling af afgangene.

Rapporten viser også, at mange af panelets medlemmer opfatter ønsket om trafikal ligestilling med det øvrige land, som retfærdigt.

## Om undersøgelsen

Borgerpanelundersøgelsen om færgerne er en lidt anderledes spørgeskemaundersøgelse end de foregående. Undersøgelsen er todelt på den måde, at den første del består af lukkede spørgsmål om tilfredshed, med faste svarkategorier, som i en traditionel spørgeskemaundersøgelse. Anden del af undersøgelsen består af åbne spørgsmål, hvor medlemmerne af borgerpanelet har kunnet skrive, hvilke ønsker de har til det kommende udbud, og kommentere på det nuværende udbud.

Den første del af undersøgelsen er beskrevet i metodenotatet fra Rambøll Management, der er vedhæftet som bilag 1.

Åbne besvarelser er som udgangspunkt sværere at sætte i bås, da oplysningerne ikke er så strukturerede, som i den lukkede del. Af samme grund anvender vi i denne undersøgelse ikke kategoriske udsagn i analysen. I analysearbejdet er der foretaget gennemgang af samtlige åbne svar, og overordnede optællinger af, hvor mange der nævner et givent forhold.

I denne rapport kommer det til udtryk ved begreber som fx "en stor del", "mange" og "enkelte", der på et overordnet niveau angiver, hvor mange der har fremsat det samme ønske.

## Generel tilfredshed

Første del af undersøgelsen kan betegnes som en overordnet tilfredshedsundersøgelse med den måde, som det nuværende færgeudbud er blevet udmøntet på.

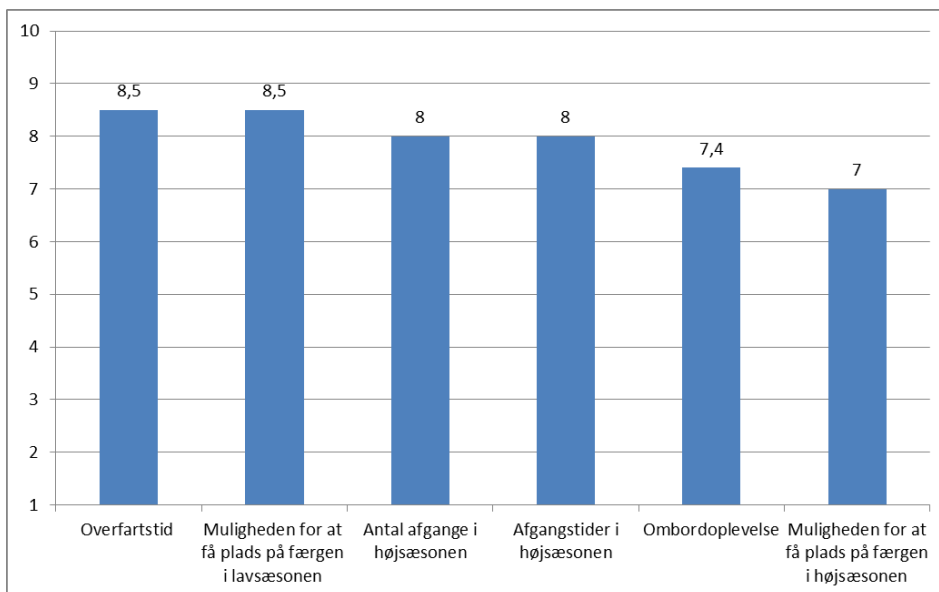
Undersøgelsens resultater (og dermed denne rapport) er præget af, at meget få vælger Rønne-Køge-ruten. Det betyder, at meget få giver deres mening til kende i forhold til tilfredshed med Køge-ruten. På den baggrund vil rapporten fortrinsvis omhandle Rønne-Ystad-ruten.

Rønne-Køge-ruten får et selvstændigt afsnit sidst i rapporten, og de relevante kommentarer vedrørende Rønne-Køge fra de åbne besvarelse, inddrages naturligvis løbende gennem hele rapporten.

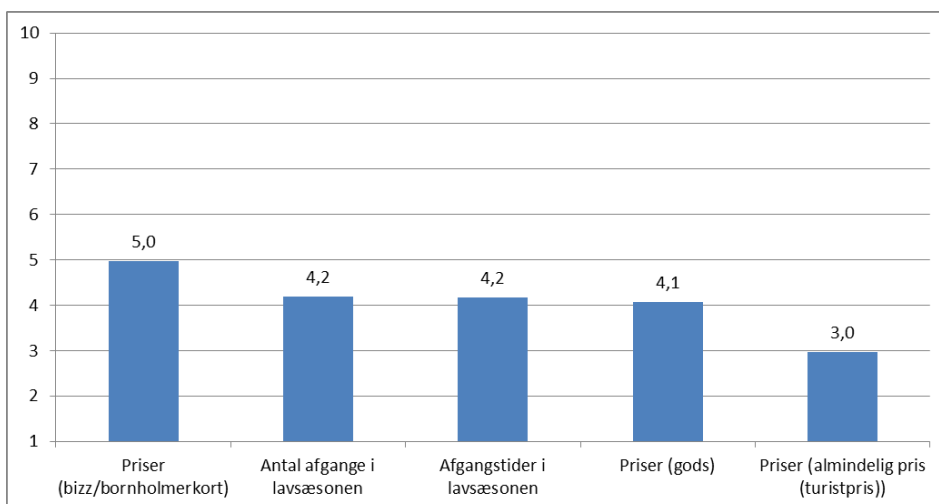
### Tilfredshed med ruten Rønne-Ystad

De 11 kategorier fordeler sig i en overvejende positiv (figur 1) og en overvejende negativ halvdel (figur 2). Helt overordnet er der størst tilfredshed med overfartstiden, mulighederne for at få plads på færgerne i højsæsonen og ombordoplevelsen. Derudover er muligheden for at få plads på færgerne det eneste element, der repræsenterer lavsæsonen. Som det ses består Bund 5 af priser og lavsæsonens tilbud.

Tilfredsheden (og det modsatte) bliver uddybet i de enkelte afsnit herunder.



**Figur 1 Top 6 af middelværdier for tilfredshed**



**Figur 2 Bund 5 af middelværdier for tilfredshed**

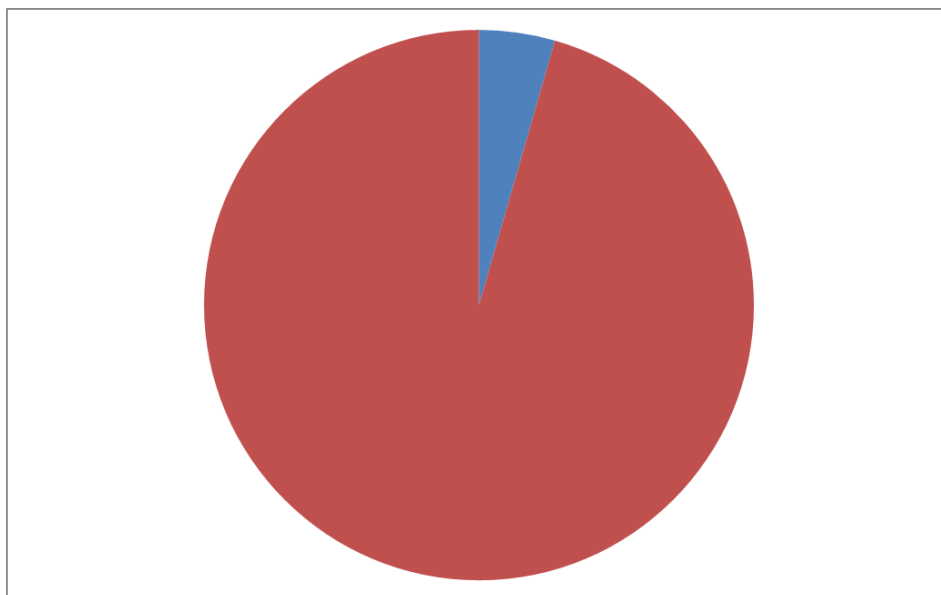
Miljøbelastningen er ikke medtaget i figurerne ovenfor, da den adskiller sig væsentligt fra de øvrige elementer. Tilfredshedskurven er forholdsvis flad, hvilket indikerer, at der er lige mange tilfredse som utilfredse. Der er dog forholdsvis få besvarelser til netop dette spørgsmål, idet ca. 40 % har valgt ikke at svare på det lukkede spørgsmål.

Miljøbelastningen tages op som selvstændigt punkt senere i rapporten.

## Destinationer

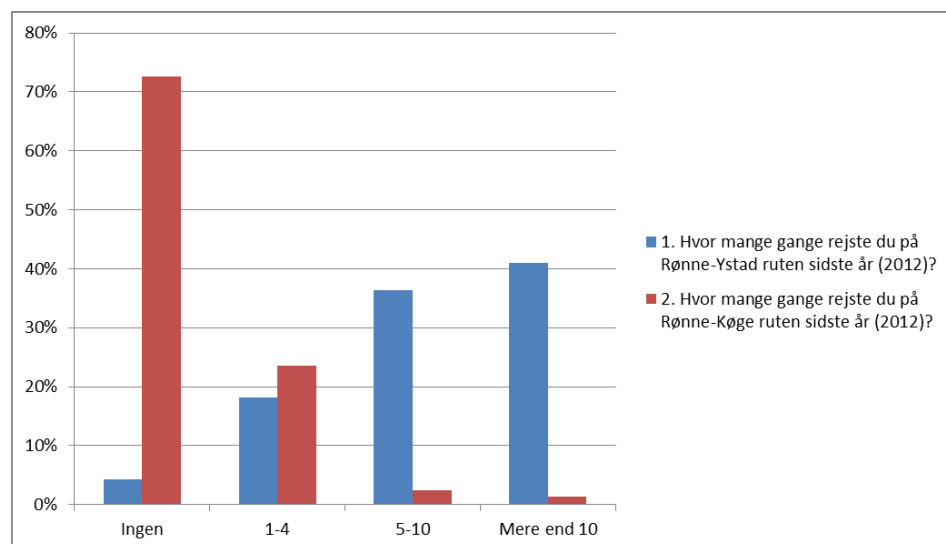
Destinationer er og har været et emne, der har optaget det bornholmske samfund gennem mange år. Borgerpanelet har svaret på spørgsmål om de nuværende destinationer, Ystad og Køge. Resulta-

terne er meget klare: På spørgsmålet om hvilken rute panelet foretrækker, er svaret for de 95,5 %'s vedkommende Rønne-Ystad.



**Figur 3 Fordelingen af svar på spørgsmålet: Hvad er din foretrukne rute overordnet set, når du rejser til Sjælland (rød: Ystad, blå: Køge)**

Som det ses i figur 4, kommer det også til udtryk i det rejsemønster som panelet angiver. Langt de fleste rejser i 2012 gik over Rønne-Ystad, og hele 73 % rejste slet på Rønne-Køge ruten i 2012.



**Figur 4 Antal rejser på Rønne-Ystad henholdsvis Rønne-Køge**

Der er ikke voldsomme forskelle på nogen af ruterne, når man ser på resultaterne ud fra panelets baggrundsoplysninger. Som nogle af de lidt større forskelle er der 10 % af de enlige, der foretrækker Køge-ruten. For paneldeltagere med indkomster under 200.000 kr. er andelen 20 %, men datagrundlaget er ikke tilstrækkeligt til at sige, at

der er en klar sammenhæng mellem indkomst og foretrukne ruter. Der er andre små forskelle på bl.a. køn, hvor en lidt større del af mændene foretrækker Køge-ruten. Derudover ser der ud til at være en tendens i retning af, at Køge-ruten foretrækkes i takt med alderen. Hvor det blandt de unge (18-35 år) bare er 2 %, der foretrækker Køge-ruten, er andelen af de ældre (66+ år) oppe på 6 %.

### **Er destinationen den rigtige?**

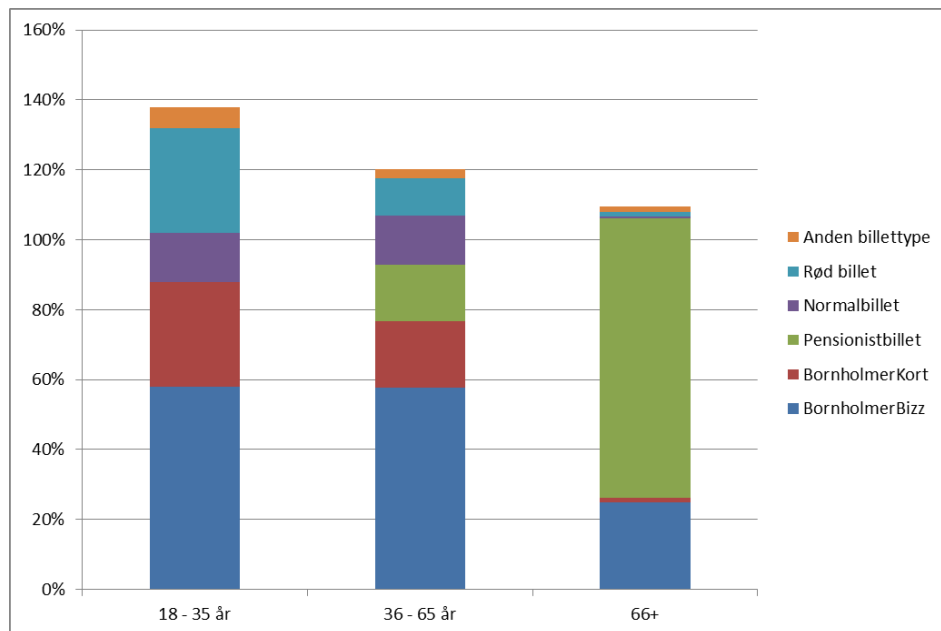
En del af paneldeltagerne anser ikke de nuværende destinationer for de rigtige eller tilstrækkelige. En rute til København, Kastrup eller genindførsel af dobbeltrettet natfærgen til Køge er et ønske hos en mindre del af panelet. Der er naturligvis forskel på destinationerne, men uagtet dette ønsker disse paneldeltagere en forbindelse direkte til resten af Danmark. Argumenterne er vidt forskellige, og tager både udgangspunkt i det negative ved at skulle rejse gennem Sverige og det positive ved at komme direkte til hovedstadsregionen.

Argumenterne for en forbindelse direkte til hovedstaden er fx, at man kommer udhvilet frem til en ny dag, hvad enten man er bornholmer eller turist. Derved undgår man at bruge "lyse timer" på rejsetid, og får derved ekstra vågen tid. Et andet eksempel er, at det på en anden måde end nu vil være muligt at pendle med færgen. Ved den nuværende destinationsstruktur argumenterer enkelte for, at det ikke er muligt at få en almindelig arbejdsdag som pendler, hvis man skal rejse over Ystad, og det ikke længere er muligt at benytte Køge-ruten som pendler. Endelig argumenterer nogle for, at det er svært at rejse gennem et andet land, der har andre love og regler.

## Billetter og priser

### Billetter

Paneldeltagernes svar indikerer, at der er forholdsvis stor udnyttelse af de forskellige rabatordninger, der findes i øjeblikket.



**Figur 5 Svar på spørgsmålet: Rejser du typisk med... (bemærk at flere svar har været mulige, derfor summer kolonnerne til over 100 %)**

Som det ses i figuren er bizz-billetterne dominerende for aldersgrupperne op til 66 år, hvorefter det er pensionistbilletterne, der bliver dominerende. For grupperne under 66 år er "Færge Kortet" ligeledes en fremherskende billettype. Det er umiddelbart overraskende, at man i lyset af rabatordningerne har en forholdsvis stor andel af de 18-65 årige, der rejser på en normalprisbillet.

Det har affødt mange kommentarer i de åbne besvarelser: Pensionistbilletterne er betinget af alder alene – altså hvis man er fyldt 65 år eller er førtidspensionist, kan man købe en pensionistbillet. For de to øvrige rabatordninger skal man betale en årlig afgift for at få adgang til de billige billetter. For bizzens vedkommende, skal man købe to rejser til normalpris om året, og for "Færge Kortets" vedkommende skal man betale en kortafgift på 317 kr. De rejsende skal med andre ord årligt afveje, hvor mange rejser de forventer at gennemføre, og derefter vurdere om de vil kunne indtjene kortafgift/rejser til normalpris. Det lyder måske umiddelbart ulogisk at overveje, hvorvidt man kan "indtjene rejser til normalpris". Det skyldes, at der findes endnu en rabatordning, nemlig de røde billetter. Det bliver med andre ord en økonomisk afvejning for bornholmerne, om de ønsker at blive en del af rabatordningen.



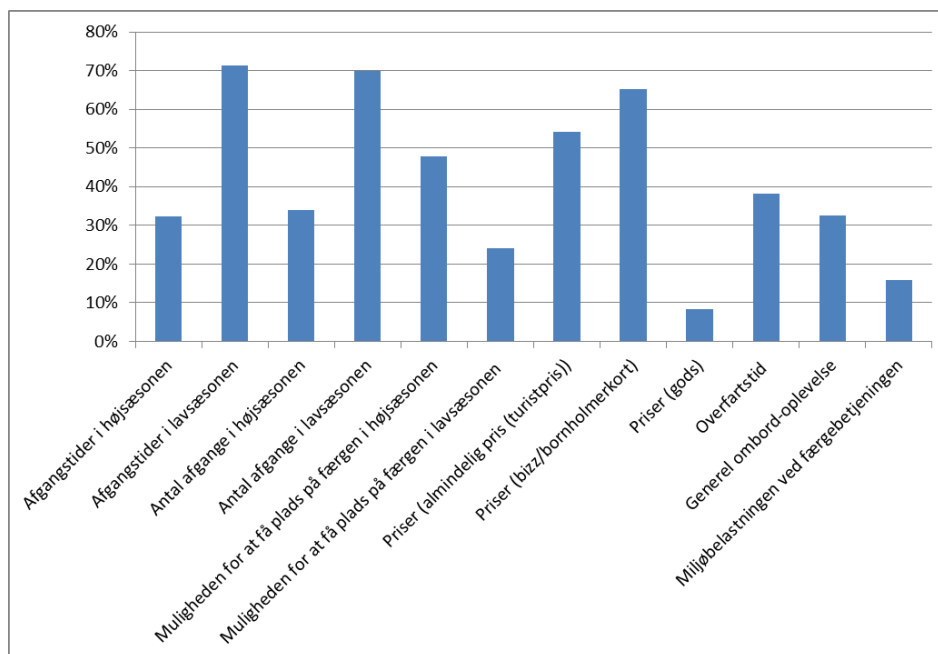
De åbne besvarelser bærer præg af, at dette spørgsmål optager mange. De færreste forstår meningen med, at man skal betale for at opnå rabatten, noget der især gør sig gældende i forhold til kommentarer vedrørende prisstrukturen på bizzen.

En eller anden rabatstruktur skal der være, hvis det står til panelet. Langt de fleste af panelets medlemmer ønsker rabatordninger, hvor bopæl på Bornholm automatisk skal udløse en rabat. Der er mange forslag til, hvordan en sådan rabat i øvrigt kan sammensættes, men det fælles er altså, at rabatten ikke skal være betinget af et "kontingent" af den ene eller den anden slags.

Endelig foreslår en del af borgerpanelets medlemmer, at der oprettes en slags bornholmerbilletter, der er reserveret til fastboende. Der er igen forskellige måder at indrette en sådan ordning på. Nogle foreslår, at et vist antal billetter først frigives 24 timer før afgang. Andre foreslår, at man ved akutte behov skal kunne sikres plads på enhver færgeafgang. Under alle omstændigheder afføder de problemer, der til tider opstår i spidsbelastningsperioder, ønsket om, at bornholmerne tilgodeses med pladser på den ene eller den anden måde.

## Priser

Priserne er et af de helt store og gennemgående temaer i undersøgelsens resultater. Priserne er både noget af det panelet vægter allerhøjest, og det som allerflest kommenterer på i de åbne besvarelser.



**Figur 6 Svar på spørgsmålet: Når du overordnet skal vurdere færgebetjeningen af Bornholm, hvad er de 5 vigtigste elementer for dig?**

I undersøgelsen er prisspørgsmålet opdelt i normalpriser på den ene side, og rabatordninger (bizz, Færgen Kort, pensionistrabat) på den

anden side. Derudover har paneldeltagerne inddraget emner vedrørende pris, der bl.a. omhandler sæsonvariationer og andre transportformer. Rabatordningerne er behandlet ovenfor hvilket betyder, at dette afsnit mest kommer til at handle om priser generelt.

### **Det er for dyrt!**

Det er helt overordnet budskabet til Trafikkontaktrådet fra borgerpanelet. Dermed er et af de helt store ønsker til det kommende udbud, at priserne sættes ned.

Argumentet om, at Bornholm ikke skal have ringere vilkår end resten af landet vækker genklang hos borgerpanelets medlemmer. Trafikal ligestilling med resten af landet vil, ifølge en stor del af borgerpanelet, ikke alene give bornholmerne de samme muligheder som det øvrige land. Det vil også skabe vækst og udvikling, fordi prisen for at komme til Bornholm anses som en væsentlig hindring for udvikling af især turisterhvervet.

Panelmedlemmerne har mange forskellige indfaldsvinkler til, hvordan man med fordel kan betragte priserne på færgerne: Nogle taler om "betalingsringen omkring Bornholm", og gør i den forbindelse opmærksom på, at der jo ikke alene er tale om prisen på færgerne, men også på Øresundsbroen. Andre taler om roadpricing som udgangspunkt for en prisberegning, mens andre igen taler om, hvilken by man skal tage udgangspunkt i for at finde den rigtige pris til og fra Bornholm. Sidstnævnte spænder lige fra Nordjylland, over Århus, videre til Fredericia over Vestfyn for at ende i Odense. Argumentet om, at færgerne er Bornholms motorvej, og skal betragtes sådan, er meget udbredt i undersøgelsen.

### **Turistpriser**

Hvorfor skulle man dog rejse til Bornholm? Fordi her er skønt, vil svaret lyde fra mange i borgerpanelet. Men hvis man derefter spørger: Hvis man kan komme til Mallorca for samme pris, vil mange sikkert sige, at der jo også er fint på Mallorca!

Realiteten er, at borgerpanelet er meget bevidst om, at det er dyrt at rejse til Bornholm, og langt de fleste ser det som en stor hindring for videre udvikling. Turismen kan næppe undervurderes i bornholmsk sammenhæng, og over halvdelen af borgerpanelet har da også valgt "turistpriser" som et af de fem vigtigste emner i undersøgelsen.

I hvilket omfang dette fravalg af Bornholm og tilvalg af Middelhavssol finder sted, kan denne undersøgelse ikke bidrage til at belyse. Men faktum er, som flere i borgerpanelet giver udtryk for, at en normal returbillet med bil koster ca. 2500 kr. (plus Øresundsbroen), hvilket rent faktisk kan substitueres med billige flyrejser for en familie til Middelhavet.

Andre påpeger, at de af økonomiske grunde vælger en anden transportform end bilen, som de ellers ville.

Konsekvenserne af priserne er i mange tilfælde af social karakter, forstået på den måde, at det ifølge borgerpanelet er netværk og relationer det går ud over. En del nævner, at familie, og især unge, der er flyttet over for at læse videre, kommer sjældnere hjem. Dertil kommer, at det også har konsekvenser for de der flytter til øen. En ny-tilflytter siger blandt andet: "færgeprisen virker afskrækkende ift. at besøge Bornholm". Dermed kan det være svært at bevare relationer til netværket i fx København.

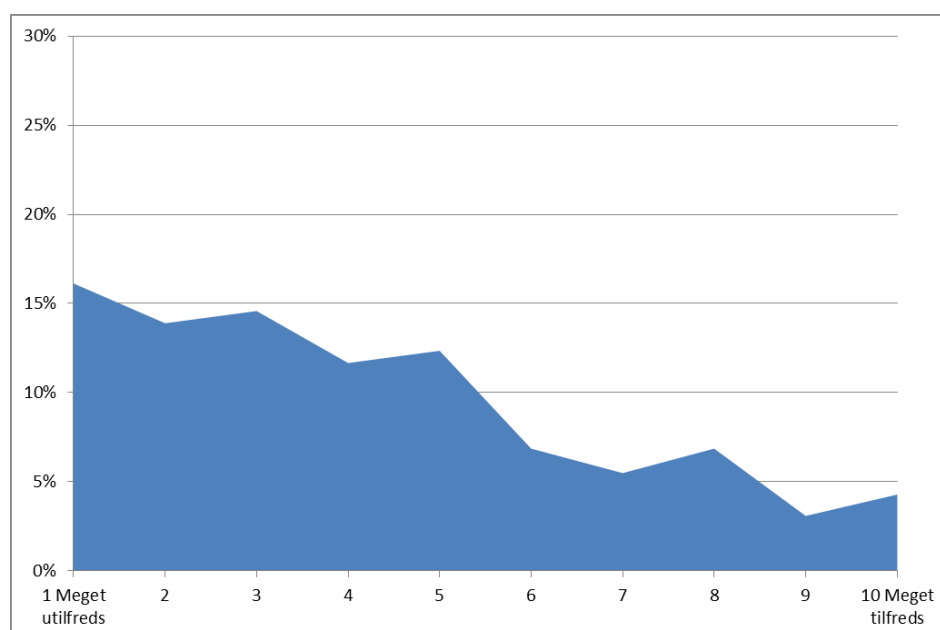
Sammen med udsagn om manglende muligheder for at deltage i kulturliv og sociale sammenkomster i resten af landet på grund af afgangstider, bekræfter det, at færgerne er en livsnerve i mere end en forstand. Der er således tegn på, at bornholmernes netværk andre steder i landet har stor betydning, og at færgerne som "livsnerve" skal forstås bredt, også som muligheden for at være en del af disse netværk.

## Afgange, afgangstider og overfartstid

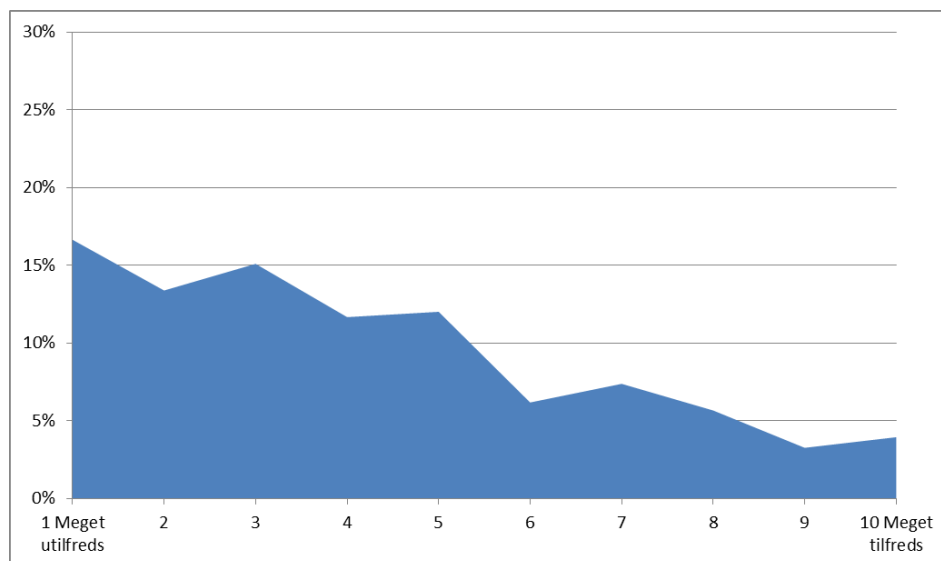
Antallet af afgange, og hvornår de ligger på dagen, er nogle af "højdespringerne" i undersøgelsen. Det gælder især for forholdene i lavsæsonen, eller med andre ord, der hvor det primært er bornholmerne selv, der benytter færgerne.

Som det ses af figur 6 er det faktisk ca. 70 % af borgerpanelet, der har valgt afgangstider og antal afgange i lavsæsonen, som et af de fem vigtigste elementer i debatten.

I de åbne besvarelser er det tydeligt, at afgangene i lavsæsonen opfattes som bornholmernes egne. Besvarelserne handler typisk om private eller arbejdsrelaterede forhold, mens turisme i denne sammenhæng fylder meget lidt.



**Figur 7** Svar på spørgsmålet: Hvor tilfreds er du med antal afgange i lavsæsonen på Rønne-Ystad ruten?



**Figur 8 Svar på spørgsmålet: Hvor tilfreds er du med afgangstider i lavsæsonen på Rønne-Ystad ruten?**

Ser man på tilfredsheden med afgangstider og antallet af afgange i lavsæsonen, er det et næsten identisk billede, der tegner sig. Middelværdien for begge spørgsmål ligger på 4,2 (jf. figur 1), hvilket vil sige under middel.

En stor del af borgerpanelets medlemmer efterlyser, at der tænkes mere på passagerernes behov. For en dels vedkommende pointeres det, at der med fordel kan tænkes mindre på godset og mere på passagererne i relation til afgangstiderne.

Borgerpanelets medlemmer repræsenterer det bornholmske samfund bredt set, og mange interesser er derfor naturligvis på spil. Det mest toneangivende er dog argumenterne om de tilfælde, hvor man har et møde eller en middagsaftale i København. Her påpeger en stor del af panelet, at 10 timer mellem afgangene er for meget. Et eksempel der gives er, hvis man har et møde eller et arrangement i København kl. 17.00, så skal man stadig afsted kl. 6.30 om morgenen.

Et ønske blandt mange er en afgang midt på dagen. De fleste angiver, at de gerne ser en ekstra afgang. Andre foreslår, at fordelingen af de eksisterende afgange forbedres sådan, at der skabes rum til en afgang omkring middagstid (ved 12 - 13-tiden). Det er ikke muligt at tilfredsstille alles behov, idet morgenafgangen ligger for tidligt for nogle, mens den ligger for sent for andre. Flere pendlere efterlyser dog en sen afgang søndag aften, der harmonerer bedre med ønsket om at være hos familien i længst mulig tid. I fartplanen for de første måneder af 2013, har seneste afgang været 18.30 fra Rønne. Samtidig efterlyser andre pendlere tilpassede tider torsdag og fredag eftermiddag.

Flere i borgerpanelet pointerer, at der er særlige forhold, der gælder i vinterperioden. Især i situationer, hvor færgerne afgår 6.30 (check-in tid 6.20) og snerydningen først påbegyndes kl. 6.00. I disse tilfælde er det svært for de passagerer, der er bosat ude på øen at nå ind til færgen, endsige have mulighed for det. Samme situation med modsat fortegn opstår de vinterdage, hvor færgerne ankommer kl. 19.50, og vintertjenesten er stoppet kl. 18.00.

Med baggrund i de mange forskellige forslag, kan borgerpanelet samlet siges at have et budskab til Trafikkontaktrådet: Passagererne har mange forskellige ærinder, når de rejser, og det vil være en god ide at arbejde (videre) med forskellige typer rejseformål: aftenarrangement i København, sportskamp, pendlingsmønster, "arbejdsdag" i København – også i forhold til planlægning af afgangstider.

### **For tidligt afsted...**

En del oplever tilsyneladende, at færgerne sejler før tid, noget der også har været beskrevet i den bornholmske presse. Flere skriver, at færgen er sejlet umiddelbart efter seneste check-in-tid, og dermed før den annoncerede sejltid.

Enkelte af borgerpanelets medlemmer undrer sig over, at det er nødvendigt at sejle før tid – og spørger om Leonora Christina rent faktisk kan sejle ruten på de annoncerede 1 time og 20 minutter.

Under alle omstændigheder er der flere, der har bemærket forholdet, og de ønsker, at færgen i det kommende udbud ikke sejler før tid.

## **Miljøbelastning**

Overordnet set fylder miljøbelastningen forholdsvis lidt; kun 16 % angiver miljøbelastning som et af de 5 vigtigste elementer.

Brandingen af Bornholm som Bright Green Island nævnes af en del i de åbne besvarelser, som modstridende med udledningen af CO<sub>2</sub> fra især hurtigfærgerne. Derudover er der mange, der har et generelt ønske om en lavere miljøbelastning end den nuværende.

Det er dog interessant, at lige så mange stiller betingelser i deres ønsker om lavere miljøbelastning: Det må ikke være på bekostning af farten. Andre igen vil acceptere lidt længere overfartstid, hvis det hjælper på udledningen.

Ser man på den overordnede tilfredshed med miljøbelastningen, tegner der sig et lignende billede. Der er ikke en klar holdning til at sætte miljøspørgsmålet højere på dagsordenen, men der er "løftede pegefingre" i forhold til at se færgerne som en del af det, der skal brandes.

Flere besvarelser fra borgerpanelet viser, at der er stor interesse for at sammenligne sig med andre steder. Gotlands færger, Norgesfærgen, der har gasdrevne turbiner, og flere andre mulige inspirationskilder nævnes i de åbne besvarelser. Det er ikke her muligt at vurdere fordele og ulemper ved forskellige færgetyper, men disse besvarel-

ser vidner om, at der hos nogle medlemmer af borgerpanelet er interesse for, at Trafikkontaktrådet lader sig inspirere af erfaringer andre steder fra.

Under spørgsmålet om miljøbelastning nævner enkelte, at der også sker andre typer miljøpåvirkning end udledningen af CO<sub>2</sub>. Fx nævner nogle, at hækbølgerne fra færgerne skaber farlige situationer på strandene, mens andre påpeger, at der er lugtgener i forbindelse med afgang og ankomst af hurtigfærgerne. På trods af, at det er forholdsvis få, der har angivet dette som miljøproblemer, bør man være opmærksom på disse, da der er tale om geografisk afgrænsede problemstillinger. Det vil sige, at der i realiteten kan være mange påvirkede i afgrænsede områder, uden at det viser sig tydeligt i en undersøgelse som denne.

## Oplevelsen ombord

Som beskrevet i afsnittet om den overordnede tilfredshed ligger tilfredsheden med den generelle ombordoplevelse forholdsvis højt i undersøgelsen. Det betyder dog ikke, at borgerpanelet ikke har ønsker til ændringer, tværtimod:

- Der er mange, der har svært ved at høre de beskeder, der kommer gennem højtalersystemet fra personalet på færgen.
- Der er et generelt ønske om, at der ikke findes reklamer med lyd på (tv-reklamer) ombord, eller som en udtrykker det: "Man kan lukke øjnene, men ikke ørene" – og en anden: "Nej tak til reklamer!"
- En del angiver, at bilerne i højsæsonen parkeres så tæt på hinanden på bildækket, at det kan være svært at komme ud af bilen.
- Det faktum, at man på Leonora Christina skal udendørs ved opgang fra bildækket er ukomfortabelt, især i vinterhalvåret.
- Der er et generelt ønske om en højere standard på maden ombord. Mange nævner, at de bornholmske råvarer burde få en mere fremtrædende plads på færgerne, både i butik og restaurant.
- Skolerejse-børn er ofte støjende, og en del foreslår, at der oprettes stillezoner, eller at der kommer en bedre adskillelse mellem forskellige typer passagerer. Under dette punkt kan det også nævnes, at enkelte efterlyser flere borde til børnefamilierne.
- Gratis wifi ombord på færgerne ville gøre rejsen lettere, mener en del medlemmer af panelet. Især i arbejdsmæssig sammenhæng ville gratis internetforbindelse lette hverdagen, skriver flere pendlere.

- Nogle mener, at det nuværende legeområde er for lille, og derfor efterlyser de et større legeområde, der gerne må være opdelt efter alder af hensyn til de mindste børn.

Enkelte kommenterer mere generelt på rejseoplevelsen, hvor der bl.a. peges på, at det giver lugtgener ombord, når der transporteres grise med Ystad-færgen. Et medlem af panelet spørger retorisk, om det ikke var det man havde Køge-færgen til? Andre peger på, at der ikke gøres nok for at designe kundeoplevelsen fra start til slut; fx information om rejsen allerede i København (om forsinkelser osv.), men også oplevelsen ombord, som et andet medlem beskriver som "stemningen fra et venteværelse hos lægen".

## Kapacitet og tonnage

Overfartstid, muligheden for at få plads på færgerne og den generelle ombordoplevelse scorer højt i tilfredshed. Men selvom "det er meget bedre efter Leonora Christinas" ankomst, så er der alligevel enkelte ting som borgerpanelets medlemmer peger på som ønsker.

Kapaciteten er generelt ok, mener andre af panelets medlemmer, men tilføjer, at det kan være svært at få plads med færgen fredag eftermiddag i efteråret. Derfor efterlyses afgang, der understøtter behovet for weekendture i efteråret.

Hurtigfærgerne har fra begyndelsen været et yndet samtaleemne blandt den bornholmske befolkning. Især har stabiliteten til søs været drøftet, og mens flere tilkendegiver, at indsættelsen af Leonora Christina har gjort forholdene bedre, er der stadig medlemmer af borgerpanelet, der mener at katamaranerne er for ustabile. Der er flere, der som nævnt ovenfor, ønsker at Trafikkontaktrådet lader sig inspirere af de færger, der sejler andre steder, og som kan tilbyde næsten samme overfartstid. Stabiliteten ville dermed forbedres, bl.a. forstået som overfarer med mindre søsøge, men også forstået som evnen til at sejle i højere bølger.

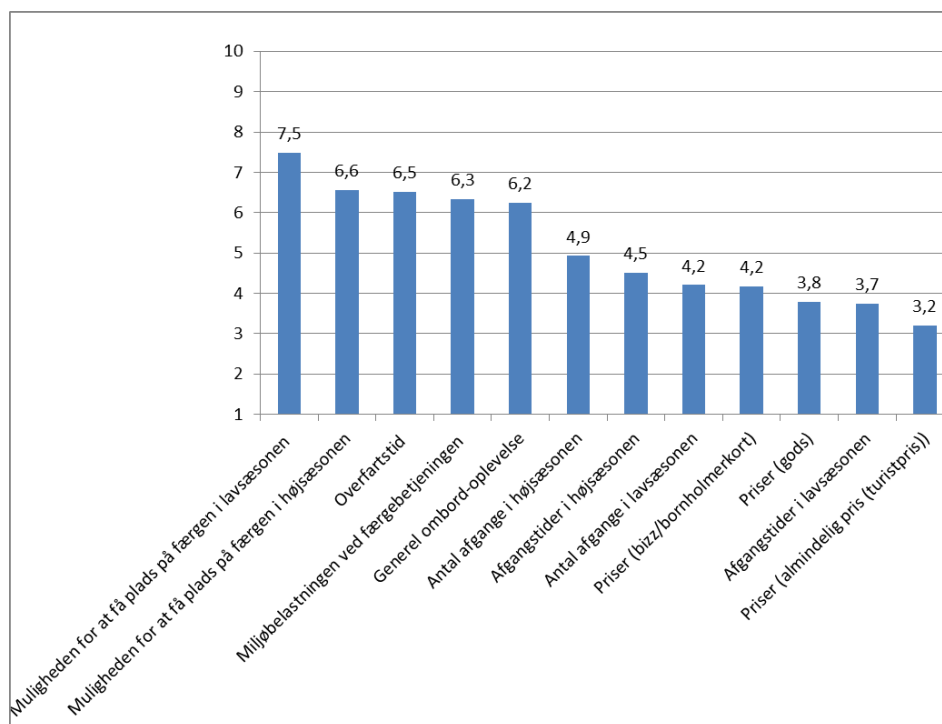
Der findes dog også andre forslag fra borgerpanelet, og et af dem er at lade Poul Anker have en daglig afgang til Ystad. Det vil ifølge panelmedlemmet give sikkerhed for, at der altid vil være plads på en stabil færge, der kunne sejle i al slags vejr.

## Rønne-Køge

Rønne-Køge-ruten er som nævnt i indledningen meget fjernt fra de fleste panelmedlemmers bevidsthed. Det skal forstås på den måde, at det er et meget lille antal, der foretrækker denne rute, og det er også forholdsvis få, der har valgt at svare på tilfredshedsspørgsmålene i undersøgelsen.

Det generelle billede er, at 2/3 af borgerpanelet enten ikke kender forholdene godt nok til at kunne vurdere dem, eller ikke finder det relevant at svare på.

Datamaterialet vurderes ikke tilstrækkeligt til at kunne foretage dybere analyser på, men som tilstrækkeligt til at give et fingerpeg om den generelle tilfredshed.



**Figur 9 Tilfredshed Rønne-Køge ruten i middelværdier**

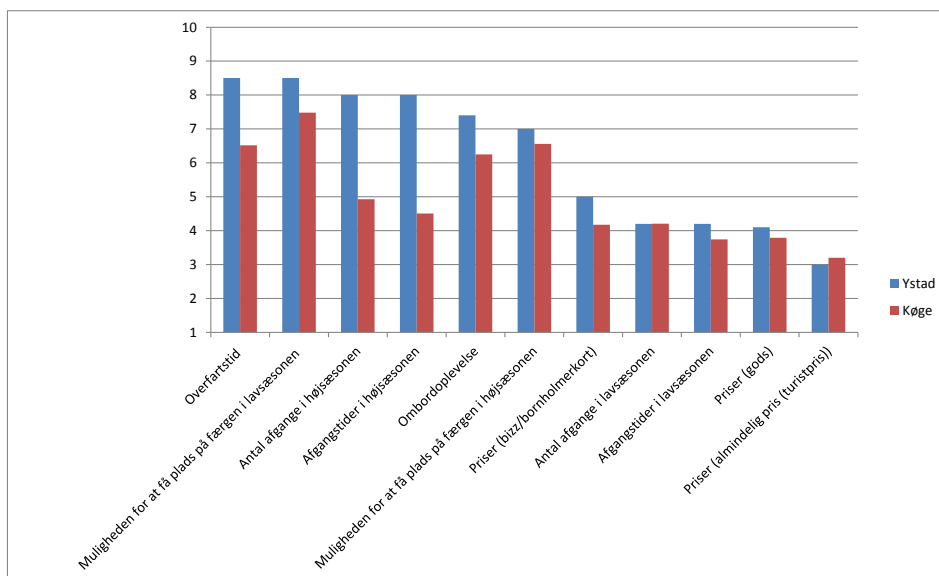
Som det ses af figuren ligger tilfredsheden set gennem middelværdierne på Rønne-Køge-ruten umiddelbart en tak lavere end på Rønne-Ystad-ruten.

Derudover er det interessant, at de tre forskellige pris-elementer også for Køge-ruten er nogle af de lavest placerede.

Til gengæld er det tilsyneladende et mindre problem at få plads på ruten til Køge.

Det er også interessant at se, at fordelingen giver et lidt andet billede end Ystad-ruten.





**Figur 10 Middelværdier af tilfredshed på Rønne-Ystad henholdsvis Rønne-Køge**

I figuren ses det, at det tyder på, at den tilfredshed, der findes på Ystad-ruten i forbindelse med højsæsonen ikke slår igennem på Køge-ruten. Hverken antal afgange eller afgangstiderne opfattes særlig positivt på Køge-ruten. Dette skyldes formentlig at afgangene kun meget lille omfang, hvis overhovedet, tilpasses sæsonbehov.

## Bilag 1 Metodenotat



### BORNHOLMS REGIONSKOMMUNES BORGERPANEL "FÆRGEUDBUD" – MARTS/APRIL 2013

#### METODE

Undersøgelsen er gennemført på Bornholms Regionskommunes Borgerpanel i perioden 11. marts til 9. april 2013. Indsamlingsmetoden har i forbindelse med denne undersøgelse udelukkende bestået i udsendelse af e-mails til paneldeltagerne.

**Tabel 1- Opgørelse af svarprocent**

	Total
Udsendt	882
Nogen svar	24
Gennemført	583
Svarprocent	66,1%

Den opnåede svarprocent på 66,1% er tilfredsstillende for en sådan undersøgelse, men ligger under, hvad der tidligere er set på borgerpanelet.

Spørgsmaalsnummereringen svarer til den rækkefølge som respondenterne er blevet præsenteret for spørgsmålene.

Alle spørgsmål er blevet opsplittet på de baggrundsoplysninger, som er blevet indsamlet i forbindelse med rekrutteringen af medlemmerne til panelet. Baggrundsoplysningerne er følgende: køn, alder, hjemmeboende børn, civilstatus, uddannelse, erhverv, husstandsindkomst, postdistrikt samt antal år bosiddende i Bornholms Regionskommune.

#### Undersøgelsens usikkerhed

Stikprøveusikkerheden i forbindelse med undersøgelsen er +/- 4,02 %.<sup>1</sup> Dette betyder eksempelvis at såfremt 50 % af de adspurgte angiver, at de typisk rejser med BornholmerBizz, vil andelen af indbyggere på 18 år eller derover i Bornholms Regionskommune, der typisk rejser med BornholmerBizz, ligge imellem 45,98 % og 54,02 %.

Der ligger dog en række antagelser bag denne beregning, idet det blandt andet antages, at undersøgelsens frafald ikke er systematisk. Der må med andre ord ikke være grupper af personer, som ikke har haft mulighed for at deltage i undersøgelsen.

Samlet set medfører dette at stikprøveusikkerheden på +/- 4,02 % må antages at være mindre.

<sup>1</sup> Beregningen er foretaget med udgangspunkt i de 583 besvarelser og et indbyggertal i Bornholms Regionskommune på 33.218 personer på 18 år eller derover (Kilde: DST). Konfidensintervallet ligger på 95 %.