

REFERAT Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2022-2025 d. 01-06-2023

Mødedato Torsdag d. 01. juni 2023 kl. 16:00

Mødested Mødelokale 1, Snorrebakken 66, 3700 Rønne

Mødedeltagere Jacob Trøst, Jess Christian Persson, Morten Riis, Ole Rødvig, Ann Hartl, Pernille Kofod Lydolph, Mikkel Lund Ørum, Merete Koch, Ole Dreyer, Erik Jørgensen, Mark Palmquist, Marian Lundh, Jan Harvest, Kim Jacobsen, Frederik Tolstrup, Joan Prahl Parente, Annemarie Hvidberg Hellebek, Per Ole Petersen, Liselotte Hjorth, Niels Rasmussen

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsorden.....	3
Sejlplan og listepriser for 2024 samt tilpasning af sejlplan for 2023.....	4
Status på kapaciteten på Køgeruten.....	7
Trafikstyrelsens udkast til "Bornholmeranalysen".....	9
Passagerafgift på flyrejser.....	14
Sociale rabatter og analyse af flyrejser.....	16
Kommunikation mellem ordinære møder.....	18
Årsrapport 2022.....	19
Orientering om aktuelle sager.....	20
Eventuelt.....	22

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsorden

Fraværende

Afbud fra Jess Christian Persson, i stedet deltager René Danielsson

Afbud fra Annemarie Hvidberg Hellebek, i stedet deltager Jens Bjerre Bergholdt

Afbud fra Joan Prahl Parente

Afbud fra Morten Riis

Afbud fra Ole Dreyer

Bemærkninger til dagsordenen

Rasmus Shermer, Kasper Horsted Hansen og Nicklas Sandholdt Jespersen fra Transportministeriet deltager i mødet.

Transportministeriet forlod mødet kl. 17.20 efter behandlingen af punkt 4.

Punkt 2: Sejlplan og listepriser for 2024 samt tilpasning af sejlplan for 2023

23/11051

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Molslinjen har sendt udkast til sejlplan og listepriser for 2024 i høring i Trafikkontaktrådet. Dertil har Molslinjen fremsendt forslag om tilpasning af sejlplan for august-oktober 2023. Der lægges op til, at Molslinjen gennemgår materialet på mødet og svarer på spørgsmål. Der skal herefter tages stilling til, om sejlplaner og listepriser kan anbefales til Transportministeriet.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariatet indstiller:

- a) At udkast til sejlplan for 2024 anbefales til Transportministeriets godkendelse
- b) At udkast til listepriser for 2024 anbefales til Transportministeriets godkendelse
- c) At forslag om tilpasning af sejlplan for månederne august, september og oktober i 2023 drøftes og kvalificeres på mødet i samråd med Molslinjen og Transportministeriet

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Trafikkontaktrådet opfordrer Molslinjen til at sende sejlplan og listepriser i bedre tid, så rådets sekretariat har mulighed for at orientere sig i det relativt komplekse materiale.

- a) Godkendt

Bornholms Passagerforening ønsker dobbeltturen med afgang fra Rønne kl. 17:00 den 24. december 2024 og kl. 17.00 den 31. december 2024 opretholdt.

- b) Godkendt

Trafikkontaktrådet bemærker, at der er mange nuancer i en gennemsnitlige prisstigning og vil sætte pris på, at de kommer bedre til udtryk i kommunikationen fra Molslinjen. Nogle billetter vil fortsat blive solgt til samme lave pris qua den dynamiske prisstruktur, hvorfor det ikke er alle passagerer, som vil opleve en prisstigning på knap 27 pct.

Dertil betoner rådet, at den måde, kontrakten er skruet sammen på, medfører en vis forsinkelse i prisreguleringen, som derfor rammer listepriserne for 2024 ekstra hårdt.

DI-Transport & DI Bornholm ønsker en redegørelse for, hvordan 2024-priserne på overførsel af fragt er beregnet, herunder hvilke forhold der godtgør, at tillægget for en overført løstrailer med gods stiger til 632 kr. DI-Transport & DI Bornholm anbefaling af listepriserne for 2024 betinges heraf.

- c) Drøftet.

Trafikkontaktrådet anbefaler forslaget om tilpasning af sejlplan for 2023 til Transportministeriets godkendelse med en bemærkning om, at mandag og fredag som udgangspunkt bør friholdes i forbindelse med reduktionen af frekvenser i august-oktober.

Sagsfremstilling

Molslinjen har efter kontraktens bestemmelser fremsendt udkast til sejlplan og listepriser for færgebetjeningen af Bornholm i perioden 1. januar 2024 til 31. december 2024 i høring i Trafikkontaktrådet (se bilag 1 of 2). Sejlplanen og listepriser skal herefter godkendes af Transportministeriet med henblik på offentliggørelse senest den 1. september 2023.

Dertil har Molslinjen fremsendt et forslag om tilpasning af sejlplan for august-oktober 2023 (se bilag 3), hvor i alt 82 ekstra frekvenser udgår, da Molslinjen grundet højere omkostninger til olie end forventet har haft flere udgifter til ekstra dobbeltture i 2022 end forudsat i sejlplanen.

Molslinjen vil indledningsvist gennemgå sejlplan og listepriser for 2024 samt forslag om tilpasning af sejlplan for 2023 på mødet. Der vil herefter være mulighed for at stille spørgsmål. Der henvises til bilag for Molslinjens høringsbreve/bemærkninger til det fremsendte materiale.

Trafikkontaktrådets sekretariatet har ikke haft mulighed for at forholde sig kvalificeret til alle detaljer i det samlede materiale, da det først er kommet sekretariatet i hænde umiddelbart op til deadline for udsendelsen af dagsordenen til mødet. Dog kan der peges på følgende:

Sejlplan for 2024

- Sejlplanen tager afsæt i den oprindelige tonnage for kontrakten på Ystadruten (dvs. Express 5 som den primære færge og Max som den sekundære færge), idet Molslinjen afventer evalueringen af tillægskontrakt 9, der er en forsøgsordning i 2023.
- Molslinjen foreslår tilskuddet til ekstra frekvenser på Ystadruten anvendt på 436 ekstra afgang med Express 5 og 200 ekstra afgang med Max, der er udvalgt efter

hvilke af ekstra-afgangene i 2022, som var de mest efterspurgt af kunderne

- Der planlægges foreløbigt med værftsophold for Express 5 i løbet af uge 6-7 i februar 2024, hvor Express 1 i stedet indsættes, så døgnefterspørgslen kan løftes.

Listepriser for 2024

- Den samlede prisstigning fra 2023 til 2024 udgør knap 27 pct. Stigningen kan primært henføres til et brændstofpristillæg på godt 16 pct. som følge af stigende oliepriser. Dertil har de generelle prisstigninger i samfundet været højere end forventet i 2022 og 2023, hvorfor de resterende godt 10 pct. kan henføres til 2024-prisopregningen.
- Opgørelsen over realiserede gennemsnitspriser for hver billettype på Ystad- og Køgeruten for 2022 viser, at Molslinjen har opkrævet ca. 1,1 mio. kr. for meget i billetindtægter (til sammenligning var der et "overskud" på ca. 8,3 mio. kr. i 2021).
- Overskridelse af de maksimale gennemsnitspriser i 2022 medfører en tilsvarende reduktion af priser for 2024 for de respektive billettyper. Molslinjen oplyser, at reduktion i priserne i 2024 især påvirker gående voksne på ruten Rønne-Ystad.
- Molslinjen opretholder i udkast til pendlerpriser for 2024 den attraktive prissætning, hvor prisen for 3-10 rejser som udgangspunkt altid matcher den maksimale gennemsnitspris for billettypen, og øvrige priser fastsættes på attraktive niveauer.

Tilsvarende oprettes et særligt pendlerprodukt til erhvervsvirksomheder, hvor alle virksomhedens køretøjer indenfor en given billettype tæller med i prissætningen

Tilpasning af sejlplan for 2023

- Molslinjens opgørelse for 2022 af anvendte midler til ekstra dobbeltture har vist, at tidligere ikke-anvendte midler, såvel som afsatte midler i 2022, er mere end anvendt i løbet af 2022 som følge af meget højere olieomkostninger end forventet. Ifølge Molslinjen er der også anvendt midler i 2022, som var afsat til ekstra afgang i 2023.
- Molslinjen foreslår derfor, at der allerede nu foretages en tilpasning af sejlplanen for 2023, så der ikke anvendes flere end de afsatte midler:
 - August 2023: 50 ekstra frekvenser fjernes
 - September 2023: 30 ekstra frekvenser fjernes
 - Oktober 2023: 2 ekstra frekvenser fjernes

Trafikkontaktrådets sekretariat bemærker i forhold til tilpasningen af sejlplanen for 2023, at det ikke er helt tydeligt, hvilke midler der er gået til hvad, og hvorfor Molslinjen først nu er blevet opmærksom på, at rederiet i 2022 har anvendt midler, som var afsat til ekstra afgang i 2023. Endvidere udestår der også en begrundelse for, hvorfor tilpasningen mest hensigtsmæssigt foretages i august-oktober 2023, som foreslået af Molslinjen. Det bemærkes hertil, at en reduktion af de ekstra frekvenser i august og september måned forventelig vil få indflydelse på det grundlag, hvorpå forsøgsordningen i 2023 (tillægskontrakt 9) evalueres.

Sekretariat har derfor bedt Molslinjen om mundtligt at uddybe baggrunden for, at der foreslås en tilpasning af sejlplanen for 2023 samt at motivere det konkrete forslag til reduktion af ekstra frekvenser. Ligeledes er Transportministeriet, der også deltager på mødet, blevet bedt om at forholde sig til forslaget i forhold til operatørens kontraktlige forpligtigelser.

Økonomiske konsekvenser

-

Bilag

Udkast til sejlplan for 2024

Udkast til listepriser for 2024

Forslag til tilpasning af sejlplan for 2023 (august-oktober)

Punkt 3: Status på kapaciteten på Køgeruten

21/6258

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholms (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Formanden for Trafikkontaktrådet har besluttet, at udfordringerne med kapaciteten på Køgeruten behandles fast på rådets møder, indtil der er fundet en løsning.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- At Trafikkontaktrådet drøfter status på kapaciteten på Køgeruten

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Drøftet.

Trafikkontaktrådet understreger og gentager behovet for at finde en løsning på kapacitetsudfordringen på trods af en mindre nedgang i godsmængden i 1. kvartal 2023. Rådet noterer sig, at de foreløbige resultater fra ”Bornholmeranalysen” også peger på, at kapaciteten i indeværende kontraktperiode er utilstrækkelig. Transportministeren opfordres til at følge op på ”Bornholmeranalysen”, herunder anbefalingen om at indsætte Povl Anker på bestemte hverdage i 3-6 måneder i foråret/sommer, som rådet selv har foreslået.

Sagsfremstilling

Kapaciteten på Køgeruten er udfordret. Trafikkontaktrådet har gentagne gange gjort opmærksom på udfordringen. Senest under transportministerens besøg den 15. maj 2023, hvor kapacitetsudfordringen stod øverst på dagsordenen på mødet mellem ministeren og rådet. Der henvises til punkt 2 på rådsmødet af 9. februar 2023 for en uddybning af problemstillingen.

Foreløbige konklusioner fra ”Bornholmeranalysen”

Det bemærkes, at det i Trafikstyrelsens udkast til ”Bornholmeranalysens” hovedrapport fremgår:

”Analysen viser, at der er høj kapacitetsudnyttelse på ruten Rønne-Køge hele året og at efterspørgslen vil overstige udbuddet af godskapacitet på flere afgang allerede i indeværende kontraktperiode (2023-2030).

Det vurderes, at næsten 20 pct. af afgangene i dag har knap kapacitet (over 95 pct. belægning). Godt halvdelen af disse afgang med knap kapacitet – altså hver 10. afgang - havde en belægning på mere end 98 pct., hvilket svarer til, at afgang var udsolgt. Kapaciteten kan øges ved at indsætte én ekstra daglig afgang med Povl Anker på bestemte hverdage i 3-6 måneder i forår/sommer.

Herudover kan der arbejdes for, at noget af godset overføres til weekenden, hvor der er ledig kapacitet. Ligeledes viser analysen, at der kan frigøres kapacitet på de mest pressede dage, ved at undgå at yde rabat til andre køretøjskategorier på meget efterspurgt godsafgange, da der på disse afgang gennemsnitligt medtages personbiler svarende til 5-7 lastbiler.”

På den baggrund vurderer Trafikstyrelsen i udkastet til hovedrapporten:

”Hvis godskapaciteten skal øges, gøres dette bedst på ruten Rønne-Køge, der allerede i dag fungerer som den primære godsrute til Bornholm. Behovet for godstransport ligger hovedsageligt i hverdage i et begrænset antal måneder, og det kan overvejes, at lade reservefærgen Povl Anker sejle minimum én dobbelttur ekstra over ugen allerede i indeværende kontraktperiode i forsommeren.”

Desuden fremgår af følgende af udkastet til bilagsrapporten (delanalyse 1):

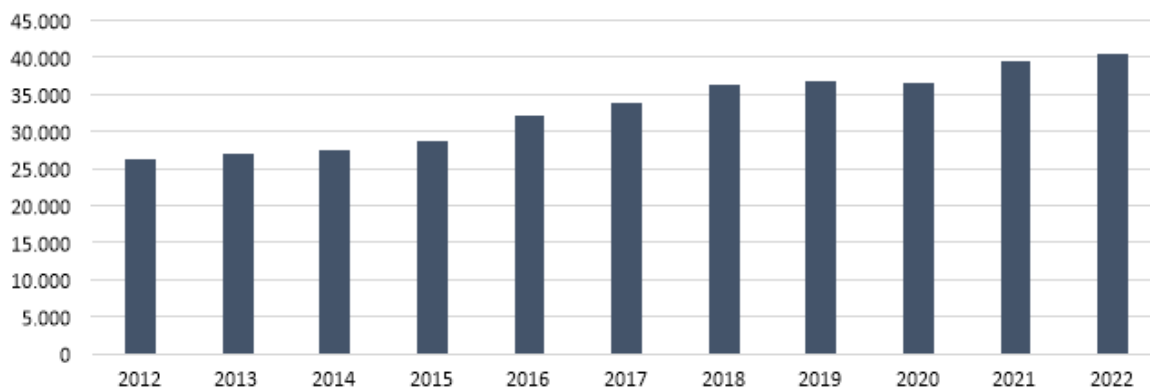
”Belægningen på ruten er generelt høj, og særligt i sommermånederne er den ekstra høj. Ved samme betjeningsomfang som i 2022 og med den forventede vækst frem mod 2030 vil knap 33 pct. af afgangene have en belægning over 95 pct. i

2030. Der vil således i 2030 ikke være meget kapacitet tilgængeligt og dette vil dermed udgøre en barriere for virksomhedernes og forbrugernes muligheder for at fragte varer til/fra Bornholm.”

Udviklingen i godsmængden på Køgeruten

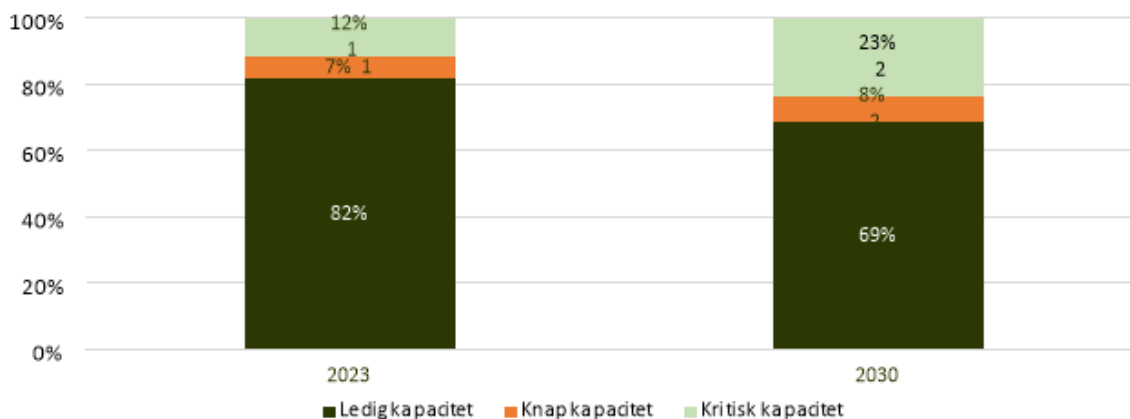
Aktuelt har der været en mindre nedgang i antallet af overførte enheder i 4. kvartal 2022 og 1. kvartal 2023 (se vedlagte bilag for de seneste data fra Molslinjen). Det bemærkes dog, at der i 2022 samlet set blev transporteret historisk mange godskørertøjer til og fra Bornholm, jf. figur 1. Dertil forventer Trafikstyrelsen, at belægningen på ruten vil stige frem mod 2030, jf. figur 2.

Figur 1 - Last- og sættevogne på færgeruten Køge-Rønne (2012-2022)



Kilde: Danmarks Statistik

Figur 2 - Fordeling af afgang i forhold til belægning på færgeruten Køge-Rønne i indeværende kontraktperiode (2023, 2030)



Kilde: Udkast til "Bornholmeranalysen"

Det bemærkes, at Transportministeren på mødet med Trafikkontaktrådet understregede, at der først vi blive taget politisk stilling til kapacitetsudfordringen, når den endelige udgave af "Bornholmeranalysen" forelægges. På samme vis vil Trafikkontaktrådet først blive forelagt et officielt punkt om, hvad analysen giver anledning til, når rapporten er færdig. Det skal dog ikke afholde rådet fra at drøfte kapaciteten på køgeruten på baggrund af den aktuelle viden.

Økonomiske konsekvenser

-

Bilag

Seneste data om Køgeruten fra Molslinjen

Punkt 4: Trafikstyrelsens udkast til "Bornholmeranalysen"

23/10090

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet modtog ultimo april 2023 Trafikstyrelsens udkast til "Bornholmeranalysen". På oplæg fra Trafikkontaktrådets sekretariat lægges der op til en drøftelse af, hvilke opmærksomhedspunkter og øvrige bemærkninger, som rådet har til det fremsendte udkast.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- At rådet forholder sig til sekretariatets opmærksomhedspunkter og eventuelt kommer med supplerende bemærkninger til Trafikstyrelsens udkast til "Bornholmeranalysen"

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Trafikkontaktrådet kvitterer for udkastet til "Bornholmeranalysen" og tilslutter sig sekretariatets opmærksomhedspunkter. Hertil ønsker rådet, at forholdene for pendlere blive bedre belyst – hvis ikke i "Bornholmeranalysen", så i en selvstændig analyse.

Sagsfremstilling

Trafikkontaktrådet modtog ultimo april 2023 Trafikstyrelsens udkast til "Bornholmeranalysen" bestående af en hovedanalyse (62 sider) og en billagsrapport (214 sider) med 10 delanalyser.

Transportministeriet præsenterede udkastet for rådet på et temamøde den 9. maj, hvor der var mulighed for at stille spørgsmål og drøfte de foreløbige analyseresultater med ministeriet.

På den baggrund blev der aftalt en proces, hvor rådets medlemmer:

- 1) dels har haft mulighed for at bidrage med faglige, tekstnære bemærkninger, som Trafikkontaktrådets sekretariat sender på embedsmandsniveau til ministeriet
- 2) dels har haft mulighed for at komme med input til sekretariat om, hvad rådet skal mene om rapportudkastet, herunder ønsker til emner, som skal belyses bedre, opbygningen af rapporten og sammenhængen mellem analyser og konklusioner

Der lægges i forlængelse heraf op til en drøftelse af punkt 2 ovenfor, idet der på oplæg fra Trafikkontaktrådets sekretariat skal tages stilling til rådets holdning til rapportudkastet.

Trafikkontaktrådet vil således først skulle tage stilling til, hvilke anbefalinger og opfølgende tiltag som "Bornholmeranalysen" giver anledning til, når den endelige rapport foreligger.

Sekretariatets opmærksomhedspunkter

Det er sekretariatets forventning, at hovedanalysen for interessenter og beslutningstagere vil være lig "Bornholmeranalysen". Hovedanalysen bør derfor som udgangspunkt kunne læses som en selvstændig rapport uden kendskab til de delanalyser, som er samlet i billagsrapporten.

Sekretariatet opmærksomhedspunkter tager derfor afsæt i, at alle *relevante* informationer, analyseresultater, mellemregninger og vurderinger bør være tilgængelig i hovedanalysen.

På den baggrund kan følgende opmærksomhedspunkter listes:

1) *Gennemskrivning af sammenfatning*

Det er afgørende, at rapportens sammenfatning formår at opsummere rapporten og giver et retvisende billede af de resultater, som "Bornholmeranalysen" kommer frem til. I det lys vurderes det, at sammenfatningen stiller sig mellem to stole, da der ikke blot er tale om et kort oprids af rapporten, men om et selvstændigt kapitel på knap 20 sider med nye figurer og nye betragtninger, hvor der omvendt savnes flere nuancer samt resultater og vurderinger fra hovedanalysen og rapportens bilagsmaterialet.

Det kan derfor overvejes at gennemskrive sammenfatningen, så hovedresultater og vurderinger for indeværende og kommende kontraktperiode fremgår koncist og stringent af de første indledende sider. Den resterende del af sammenfatningen kan – om nødvendig – udarbejdes som prosatekst, hvor der gøres mere ud af at "oversætte" den beskrivende statistisk (f.eks. ved at skrive, hvor mange flere biler en gennemsnitlig årlig vækst på 0,4-0,8 pct. i en given periode svarer til) og tilføje flere nuancer til de gennemsnitsbetragtninger, hvor "pointen" går tabt ved f.eks. at fokusere på antallet af ledige afgang på et år, jf. punkt 3 nedenfor om "Kapacitet: begreber og beregninger".

2) *Betydning af Max hhv. Express 1*

Konsekvensen af om Max hhv. Express 1 besejler Ystadruten sammen med Express 5 kommer ikke klart til udtryk i hovedanalysen og behandles ikke konsistent i rapporten. Det bemærkes, at der ikke er indgået en aftale om, at Express 1 bliver på Bornholm i 2024 og frem, men nogle steder i rapporten lægges det fejlagtigt til grund, hvorfor Trafikstyrelsens vurderinger ikke forholder sig til de kapacitetsmæssige udfordringer forbundet med at lade Max besejle ruten frem mod 2030. Andre steder i rapporten er det til gengæld Trafikstyrelsen anbefaling, at Express 1 indsættes fra 2030 og frem.

Det anbefales, at begge muligheder konsekvent medtages i rapportens analyser, så det er muligt at forholde sig til konsekvenserne af at beholde Max. hhv. Express 1. Hertil at Trafikstyrelsens vurdering forholder sig til valget mellem de to færgemuligheder.

3) *Kapacitet: begreber og beregninger*

Analyserne af (den ledige) kapacitet på køge- hhv. Ystadruten er en hel central del af "Bornholmeranalysen". Det er derfor væsentligt, at de begreber, illustrationer og beregninger, som præsenteres i analysen er velovervejede og bidrager til forståelsen.

Det bemærkes, at flere af analyserne – særligt i sammenfatningen – bygger på en binær opgørelse med fokus på, hvor mange procent af afgangene, der har ledig kapacitet på et år. Det betyder bl.a., at de udfordringer, der knytter sig til, at der i perioder (sommer vs. vinter – hverdag vs. weekend) kan være pres på kapaciteten, nedtones til fordel for gennemsnitsbetragtninger for hele året. At der er ledig godskapacitet om lørdagen i januar måned hjælper ikke på en hverdag i juni måned, men det trækker alt andet lige andelen af afgang med ledig kapacitet på et år op.

Samtidig tager kapacitetsprognosen ikke højde for, at der er dage og afgang, som altid vil være mere populære end andre, hvorfor det er misvisende, når f.eks. figur 9 og tabel 8 giver læseren indtryk af, at der på samtlige afgang på Ystadruten forventes ledig kapacitet i 2023. Det harmonerer ikke med, at Molslinjen allerede har meldt om udsolgte afgang i Kristi himmelfartferien og bør derfor som minimum kommenteres.

Et andet valg, som sætter rapportens "tone" er de kapacitetsbegreber, som rapporten operer med: Ledig kapacitet, knap kapacitet, kritisk kapacitet og overkapacitet. Der redegøres ikke for begreberne i hovedanalysen, så det er op til læseren selv at tillægge ordene mening. F.eks. kan det med fordel tydeliggøres, at "kritisk kapacitet" svarer til udsolgt. Det foreslås desuden, at ordet "overkapacitet" udgår af analysen, idet begrebet ikke er defineret og insinuerer over for læseren, at kapaciteten bør reduceres. Der vil – ved mindre samtlige afgang er udsolgte – altid være mere kapacitet på færgerne,

end hvad der til en given pris er blevet efterspurgt, hvorfor det kun giver mening at tale om en ”overkapacitet”, hvis det er tydeligt forklaret og klart defineret, hvad der menes med ”overkapacitet” i relation til udbuddet og efterspørgsel af kapaciteten på færgeruterne.

Det anbefales derfor at genbesøge de steder i analysen, hvor fremstillingen af kapacitetsudnyttelsen alene har fokus på forholdet mellem ledig vs. knap/kritisk kapacitet set over år, så der gives et mere nuanceret billede af kapacitetsudnyttelsen. Hertil at der gøres mere ud af forklare og begrunde, hvad kapacitetsbegreberne betyder, og hvorfor de er valgt. Ordet ”overkapacitet” bør som udgangspunkt undgås.

4) *Den dynamiske prisstruktur*

Det fremgår af analysen, at den dynamiske prisstruktur har været en succes, og at den virker efter hensigten. Det er dog umiddelbart ikke klart for læseren, hvad hensigten med en dynamiske prisstruktur har været, og der kan med fordel gøres mere ud af forklarer, hvilke succeskriterier evalueringen af færgekontrakten operere med, herunder for hvem prisstrukturen har være en succes. Det er dertil positivt, at udfordringerne med den dynamiske prisstruktur italesættes, om end ordvalget i rapportudkastet (”mindre uhensigtsmæssigheder”) bagatelliserer udfordringerne unødigt.

Det bør desuden tydeliggøres, at den dynamiske prisstruktur ikke er en model, som operatøren i henhold til kontrakten er forpligtet til at benytte. Det bør derfor også præciseres i analysen, om der i henhold til kontrakten kan stilles krav om justerer i den dynamiske prisstruktur, jf. Trafikstyrelsen anbefaling om at justerer i prisstrukturen.

Endelig fremgår det af kommissoriet, at der i forbindelse ned undersøgelsen af den dynamiske billetprisstruktur skal ses på alternative prisstrukturer. Det er dog ikke klart for læseren, om Trafikstyrelsen har forholdt sig hertil, herunder hvilke fordele og ulemper der er forbundet med andre prisstrukturer, end den som Molslinjen benytter.

5) *Øresundsbroen og transport via Sverige*

Det fremgår af kommissoriet, at følgende forhold bl.a. skal undersøges for så vidt angår færgebetjeningen: ”den dynamiske billetprisstruktur på færgen, Øresundsbroen og betydningen for kundegrupperne, herunder set i forhold til alternative prisstrukturer”.

Der savnes i forlængelse heraf en undersøgelse af Øresundsbroens betydning for rejsen mellem Rønne og København. For langt de fleste slutter eller starter rejsen til/fra Bornholm ikke i Ystad (men i det øvrige Danmark), hvorfor det bl.a. er væsentlig at få undersøgt, hvilken rolle Øresundsbroen spiller for trafikbetjeningen af Bornholm. F.eks. er Øresundsbroens priser en ikke ubetydelig udgift i de samlede rejseomkostninger.

Hertil bør der også ses på den rolle, som transporten mellem København og Ystad/Rønne spiller for trafikbetjeningen af Bornholm. For en ikke ubetydelig andel af de rejsende er den kollektiv transport med bus eller tog via Sverige afgørende for de muligheder, som de har for at komme frem og tilbage. En god færgeforbindelse mellem Ystad og Rønne er med andre ord ikke meget værd, hvis den øvrige trafikbetjening mellem Bornholm og resten af landet, gør den samlede rejse dyr eller besværlig.

Der efterspørges således et helhedsperspektiv på transporten til og fra Bornholm.

6) *Nødfærgeleje*

Det konkluderes i analysen, at ”den svenske grænselukning i forbindelse med Covid-19 viste, at kombinationen af ruterne til henholdsvis Ystad og Køge er solid i forhold til at sikre mobiliteten til og fra Bornholm [...] og det var således muligt at fragte alle passagerer fra ruten Rønne-Ystad over ruten Rønne-Køge”. Det er dog ikke helt korrekt, idet mange passagerer aldrig kom afsted, fordi grænsen lukkede, ligesom mange passagerer var nødt til at tage flyet og benytte sig af de mange ekstra afgang, som DAT indsatte for at absorbere efterspørgslen, som opstod efter grænselukningen.

Der savnes et blik for, at der ikke er indgået en bindende juridisk aftale om transit gennem Sverige, hvorfor Bornholm potentielt kan stå i en lignende situation.

Trafikstyrelsen vurderer i forlængelse heraf, at det vil være ”relativt dyrt at etablere et nødfærgeleje, som kun vil blive benyttet i sjældne situationer”. Det bemærkes, at et nødfærgeleje per definition må være til nødsituationer, som heldigvis opstår sjældent. Det kan hertil undersøges, om lejet potentielt vil kunne anvendes til andre formål. Endelig er det uklart for læseren, hvilket sammenligningsgrundlag styrelsen benytter til at vurderer, at det vil være ”relativt dyrt” at etablere et nødfærgeleje.

Det foreslås derfor, at ovenstående konklusioner genovervejes, herunder at den subjektive vurdering af etableringsomkostningen udgår (eller begrundes). Det gælder i øvrigt også vurderingen af prisen på at genindføre den direkte togforbindelse København-Ystad, som i analysen beskrives som dyr uden at dette kontekstualiseres.

7) *Passagererne på køgeruten*

I lyset af at Køgeruten er den eneste færgerute for passagerer, der ikke ønsker eller ikke finder det hensigtsmæssigt at rejse via Sverige for at komme til og fra Bornholm, savnes et større fokus på de passagerer, der – med eller uden bil – benytter ruten.

Ofte er der således udsolgt for passagerer grundet transporten af gods. I forlængelse heraf kan analysen med fordel forholde sig til, hvordan transport af farligt gods påvirker muligheden for at købe en billet som passager, jf. s. 293 om farligt gods i kontrakten.

8) *Grøn omstilling*

Kapitlet vedrørende ”den grønne rejse” er relativt teknisk og med relativt mange (brændstofs)forkortelser og CO₂-udledningsberegninger. I analysen er de oplyste CO₂-udledninger udtrykt som et gennemsnit per passager fremfor en marginal effekt. Da det er helt afgørende for forståelsen af de forskellige transportformers CO₂-udledninger, om udledning beskrives ud fra en gennemsnits- eller marginalbetragtning, kan der med fordel gøres mere ud af at forklare, hvordan beregningerne skal forstås.

Det fremgår af kommissorieret, at det skal undersøges, hvordan et kommende udbud af færgebetjeningen af Bornholm kan udformes, så færgebetjeningen af Bornholm fremadrettet udføres gennem mindst mulig emission. Det bemærkes hertil, at Trafikstyrelsens vurdering (”Det er muligt at indføre krav om CO₂-reduktioner i det kommende færgeudbud, [men] Hvorvidt færgerne kan omstilles til 100 pct. grøn færgefart afhænger af den teknologiske udvikling”) og bagvedliggende analyser holder sig på et meget overordnet niveau, hvor der er langt mellem de konkrete anbefalinger.

9) *Havvindmølleprojekter og godskapacitet*

De effekter, som er lagt ind i prognosen for trafikken på Køgeruten, er i analysen afgrænset til den aktivitet, der følger af, at Rønne Havn bliver udskibningshavn for de 200 vindmøller, der skal opføres i forbindelse med Energiø Bornholm (samt en mindre øget godsmængde til bl.a. dagligvarebutikker som følge en øget befolkning i anlægsperioden). Det bemærkes, at Rønne Havn allerede er udskibningshavn for andre havvindmølleprojekter. Hertil indgik østersølandene sidste år en aftale om at syvdoble strømmen fra havvindmøller frem mod 2030. I det lys vurderes det ikke at være et realistisk scenarie, at Rønne Havn alene bliver udskibningshavn for Energiø Bornholm.

Det bemærkes også, at der i analysen af godskapaciteten udestår en kvalitativ vurdering af indeværende kontraktperioden, idet der i modsætningen til vurderingen af Ystadruten og den kommende kontraktperiode ikke sættes ord på, om kapaciteten er tilstrækkeligt eller ej. Det er sekretariatets vurdering, at data tydeligt viser, at kapaciteten ikke er fremtidssikret og allerede i dag udgør et problem for Bornholm.

Dertil foreslås det, at det konkrete forslag om at finansiere yderligere godskapacitet ved at sætte taksterne på transport af gods op udgår. Det er ikke en del af kommissoriet, at der skal ses på finansieringen af de ydelser, der knytter sig til trafikbetjeningen af Bornholm. Dertil vil forslaget blot gøre det dyrere at få fragtet varer til og fra Bornholm.

10) Regularitet og kundetilfredshed

Der savnes et afsnit i det kapitel, der ifølge hovedanalysens indholdsfortegnelse udgør evalueringen af færgektrakten, hvor der sætter fokus på regularitet henholdsvis kundetilfredshed. Begge parametre indgår i kontrakten. Kundetilfredsheden undersøges halvårligt, og operatøren rapporterer månedligt om regularitet til Transportministeriet. Det vil derfor være naturligt, at der samles op på disse målinger i forbindelse med evalueringen af færgektrakten, og at hovedanalysen indeholder et afsnit herom.

11) Opdatering af analysen til 2023

Analysen bærer mange steder præg af, at den ifølge kommissoriet skulle have være færdig 2022, men rapportudkastet er som nævnt først tilgået Trafikkontaktrådet sidst i april 2023. Derfor er der flere beskrivelser og faktuelle forhold, som ikke længere er retvisende. F.eks. er Express 5 taget i brug, udbuddet vedr. el-busser på Bornholm er sendt ud og Bornholmerbussen betjener ikke længere busruten til og fra Ystad.

Rapporten handler også flere steder om, hvordan færgebetjeningen kan håndteres *fra* 2023, ligesom Trafikstyrelsens prognose viser, at der ikke vil være udsolgte afgang i 2023 på Ystadruten, selvom virkeligheden har overhalet prognosen, jf. punkt 3.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 5: Passagerafgift på flyrejser

22/21376

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Der fremgår af regeringsgrundlaget, at regeringen vil indføre en passagerafgift på flyrejser på 100 kr. Der lægges op til en drøftelse af, hvordan Trafikkontaktrådet forholder sig til forslaget.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- At Trafikkontaktrådet drøfter, hvilken betydning en passagerafgift vil have for Bornholm og hertil giver udtryk for rådets holdning til regeringens forslag om en afgift på 100 kr.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Trafikkontaktrådet bakker op om regeringens ønsker om at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030, men er samtidig bekymret for, at en passagerafgift på 100 kr. vil gøre flyforbindelsen til/fra Bornholm uattraktiv for mange passagergrupper og reducerer antallet af daglige afgangsbetydeligt. Rådet ser dog positivt på Concitos flyafgiftsmodel, hvor der foreslås en afgift på 10 kr. for alle rejser inden for EU og anbefaler samtidig, at midlerne føres tilbage til den grønne omstilling af indenrigsflyvningen.

Å

Sagsfremstilling

Der fremgår af regeringsgrundlaget *Ansvar for Danmark* (2022), at regeringen ønsker at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030.

Derfor vil regeringen bl.a.:

- indføre en passagerafgift på flyrejser på gennemsnitligt 100 kr. Provenuet herfra anvendes bl.a. til tiltag for lufthavnene og områderne omkring, finansiering af den grønne indenrigsrute samt en forhøjet Aldrecheck
- Gøre det muligt at etablere en grøn indenrigsrute i 2025 og senest i 2030 fuld grøn indenrigsflyvning finansieret af passagerafgiften samt øge tempoet i omstillingen af den tunge transport samt søfart og luftfart bl.a. ved at fremme elektrificering og grønne brændstoffer

Sekretariat bemærker, at der i regeringsgrundlaget tages udgangspunkt i en passagerafgift på gennemsnitligt 100 kr. Rådet for Grøn Omstilling har bl.a. peget på, at indenrigsflyvninger er mindre klimabelastende end indenrigsflyvning, og at det derfor vil være naturligt, at afgifterne afspejler dette. I forbindelse heraf vurderer direktør i DAT, Jesper Rungholm, at en afgift på mere end 25 kr. vil få flere af passagerer til at vælge indenrigsflyvning fra.

Endvidere bemærkes det, at provenuet fra afgiften bl.a. skal gå til en forhøjet Aldrecheck, (samt grønne indenrigsruter og tiltag for lufthavnene og områderne omkring). Ifølge regeringsgrundlaget er det derfor kun dele af provenuet, som skal føres tilbage til sektoren.

Der henvises herudover til Concitos flyafgiftsmodel, hvor der foreslås en afgift på 10 kr. for alle rejser inden for EU, samt et Notat om Dansk Erhvervs holdning til en model for grøn omstilling af luftfartssektoren, hvor den tidligere regerings forslag om en afgift på 13 kr. anbefales under forudsætning af, at midlerne går 1 til 1 tilbage til den grønne omstilling af sektoren. Concitos flyafgiftsmodel og Dansk Erhvervs notat er begge bilagt dagsordenpunktet.

Endelig skal betydningen af en passagerafgift for Bornholm ses i sammenhæng med punkt 6 (Sociale rabatter og analyse af flyrejser). Både afgifter og støtte vil sandsynligvis kunne påvirke de priser og det antal afgangsbetydeligt, som operatører kan tilbyde på ruterne til og fra Bornholm.

Indførelsen af en eventuel passagerafgift taler derfor også ind i den dagsorden, der handler om de generelle ramme og vilkår for flybetjeningen af Bornholm, herunder betydningen af en attraktiv flyforbindelse for det bornholmske samfund (f.eks. i forhold til at kunne rekruttere vigtige nøglemedarbejdere).

Økonomiske konsekvenser

Å

-

Bilag

Concito. En flyafgiftsmodel til gavn for klimaet.

Dansk Erhverv. Grøn omstilling af luftfarten.

Punkt 6: Sociale rabatter og analyse af flyrejser

22/21376

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet har tilkendegivet, at rådet ønsker at genbesøge drøftelsen af flybetjeningen af Bornholm, herunder mulighederne for at tildele støtte af social karakter. Der skal tages stilling til, hvad rådet vil anbefale transportministeren i lyset af en presset luftfartsbranche og regeringens planer om at indføre en passagerafgifter. Konkret har DAT meldt ud, at flyselskabet forventer prisstigninger og et reduceret antal afgang til og fra Bornholm.

I forlængelse heraf vurderer Trafikkontaktrådets sekretariat, at der til grund for rådets videre arbejde med flytrafikken til/fra Bornholm med fordel kan gennemføres en ekstern analyse.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- a) At Trafikkontaktrådet anbefaler transportministeren at:
 - se på mulighederne for at indføre sociale rabatter (eller anden form for statsstøtte af flyforbindelsen til/fra Bornholm) i lyset af udmeldingerne fra DAT
 - at provenuet fra en eventuel passagerafgift føres tilbage til de regionale ruter med henblik på at støtte indenrigsflyvningen og den grønne omstilling.

- b) At der gennemføres en ekstern analyse af flyrejserne til/fra Bornholm, og at:
 - Trafikkontaktrådet kommer med input til tema(er) og hovedfokus for analysen
 - Sekretariatet gives mandat til at afholde udgifter forbundet med analysen

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

a) Godkendt

Trafikkontaktrådet understreger, at det er afgørende for den samfundskritiske infrastruktur til og fra Bornholm, at det nuværende antal daglige afgang som minimum opretholdes.

b) Godkendt.

Trafikkontaktrådet bakker om de temaer, der nævnes i dagsordenspunktet. Der skal i forlængelse heraf udarbejdes et kommissorium for opgaven, som sendes til bemærkning i rådet inden der indhentes tilbud på analysen.

Sagsfremstilling

Trafikkontaktrådet konkluderede på mødet den 5. december 2022, at:

”Bornholm har brug for både en fly- og færgeforbindelse. Det er en væsentlig statslig opgave at sikre, at begge forbindelser understøtter Bornholms udvikling og en grøn omstilling af samfundet. En stabil flyforbindelse med daglige afgang og ankomster til og fra København er afgørende for øens tilgængelighed.”

Trafikkontaktrådet tilkendegav i forlængelse heraf, at rådet ønskede at genbesøge drøftelsen, herunder mulighederne for at tildele støtte af social karakter. Bl.a. gav rådet udtryk for, at der med fordel kan skabes et overblik over de samfundsgupper, der benytter flyforbindelsen.

Sociale rabatter (eller anden form for statsstøtte)

Generelt har flytrafikken været hårdt ramt af COVID-19, og der er fortsat færre passagerer på indenrigsruterne i Danmark end før epidemien ramte. Det gælder også for Bornholm, hvor antallet af flypassagerer, der rejser til og fra Bornholm, nåede sit foreløbige højdepunkt i årene 2015-2018 med +250.000 passagerer. I forhold til rekordåret 2017 lå det samlede passagertal i 2022 ca. 27 pct. lavere. Der har dog været en fremgang i passagertallet fra 2021 til 2022.

Aktuelt er det endvidere en udfordring, at de generelle prisstigninger i samfundet også slår igennem i flybranchen, herunder på flybrændstof, reservedele mv. Det bemærkes hertil, at DAT's direktør, Jesper Rungholm, for nyligt har udtalt: "Det går simpelthen ikke mere. Vi er nødt til at sætte priserne op. Den fabrik, der laver vores motorer, har hævet priserne med 24 pct. sidste år". Derudover ser DAT også ind i forhøjede omkostninger til løn, ligesom København Lufthavn vil gøre det dyrere for flyselskaber at benytte lufthavnen. Jesper Rungholm konkluderer på den baggrund, at "billetterne på bornholmerruten i gennemsnit skal stige fra 4-500 kr., som de er nu, op til 5-600 kr., for at det kommer til at hænge sammen". Samtidig vil antallet af afgangskulde reduceres som følge af de forventeligt færre passagerer.

Ovenstående underbygger det synspunkt, at der er brug for at igen at se på muligheden for sociale rabatter (eller anden form for EU-medholdig statsstøtte), hvis flyrejser til og fra Bornholm fortsat skal være et attraktivt tilbud for pendlere, erhvervsliv, besøgende m.fl.

Aktualiteten skal også ses i lyset af, at transportminister Thomas Danielsen i marts 2023 besluttede at støtte Midtjyllands Lufthavn, efter at DAT indstillede flyvningerne mellem Karup og København i december 2022. I den forbindelse udtalte transportministeren bl.a., at "Andet kollektiv transport – om det så er busser eller tog – får jo også offentlig støtte, for at det er rentabelt. Den er afgørende, for at binde Danmark bedre sammen"

Endelig skal behovet for statsstøtte ses i sammenhæng med regeringens planer om at indføre en passagerafgift på gennemsnitlig 100 kr., jf. dagsordenspunkt 5. Det bemærkes, at det af regeringsgrundlaget fremgår, at provenuet fra afgiften bl.a. skal benyttes til "tiltag for lufthavnene og områderne omkring [samt] finansiering af den grønne indenrigsrute". Det kan derfor overvejes politisk at koble passagerafgiften sammen med støtte til indenrigsflyvning.

Analyse af flyrejser til/fra Bornholm

Trafikkontaktrådets sekretariat vurderer, at der til grund for rådets videre arbejde med flytrafikken til og fra Bornholm, herunder behovet for sociale rabatter (eller anden form for statsstøtte) med fordel kan gennemføres en analyse af flyrejserne til og fra Bornholm.

Analysen kan bl.a. kaste lys over:

- 1) Faktuelle forhold om flytrafikken til/fra Bornholm, herunder antallet af afgangskulde, passagerer, regularitet, destinationer, operatører, priser mv.
- 2) Hvilke samfundsgrupper/passagertyper, der benytter flyforbindelsen til/fra Bornholm, samt hvilken betydning forbindelsen har for de forskellige grupper/typer
- 3) De barrierer og muligheder, som passagerne oplever i forhold til at vælge flyet til eller fra
- 4) Betydningen af en attraktiv flyforbindelse til/fra Bornholm for det bornholmske samfund, herunder den værdiskabelse som flybetjening har for de bornholmske erhverv (f.eks. i forhold til rekruttering og muligheden for at hente ekspertise udenfor øen)

Trafikkontaktrådet kan under punktet overveje, hvor omfangsrig og dybdegående en analyse, som rådet ønsker gennemført, herunder analysens fokus samt input til øvrige analysetemaer.

Behovet for en analyse skal desuden ses i lyset af, at "Bornholmeranalysen" ikke forholder sig til flybetjeningen af Bornholm (kun transporten til og fra lufthavnen på Bornholm analyseres).

Sekretariatet foreslår, at analysen gennemføres af et eksternt analysebureau, der har erfaring med luftfart og/eller passagerundersøgelser. Det skal i forlængelse heraf afklares, i hvilket omfang Trafikstyrelsen og DAT kan være behjælpelig med at tilvejebringe data.

Økonomiske konsekvenser

Trafikkontaktrådet råder over midler, der bl.a. kan anvendes til eksterne undersøgelser. Det forventes, at en brugeranalyse af flypassagerer til/fra Bornholm vil kunne gennemføres for et sted mellem 200.000 og 500.000 kr. afhængig af bredden og kvaliteten af analysen. Der indhentes som udgangspunkt tre tilbud. Rådet vil løbende blive orienteret om analysen.

Punkt 7: Kommunikation mellem ordinære møder

23/10730

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Efter ønske fra Ann Hartl, Bornholms Passagerforening, lægges der op til en drøftelse af samarbejdet i Trafikkontaktrådet med fokus på kommunikation mellem de ordinære møder.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- At Trafikkontaktrådet drøfter kommunikationen mellem ordinære møder

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Drøftet.

Trafikkontaktrådet opfordrer til, at rådets sekretariat sender alle indkomne bemærkninger i forbindelse med skr. høringer til rådets medlemmer efter høringssvaret er afgivet.

Sagsfremstilling

Efter ønske fra Ann Hartl, Bornholms Passagerforening, lægges der op til en drøftelse af samarbejdet i Trafikkontaktrådet med fokus på kommunikationen mellem de ordinære møder, herunder mulighed for at se andres rådsmedlemmers kommentarer ifm. skriftlige høringer.

Trafikkontaktrådets sekretariat kan hertil oplyse, at den procedure, som (det forrige) Trafikkontaktråd har besluttet for skriftlige høringer ser ud som følger:

Kort frist

Formanden godkender høringssvar på baggrund bemærkninger fra Trafikkontaktrådet. Rådet informeres efterfølgende om høringssvaret og de enkelte rådsmedlemmers bemærkninger.

Lang frist

Der udarbejdes et udkast til høringssvar, som sendes til kommentering i Trafikkontaktrådet.

Ekstra møder

Formanden kan indkalde til onlinemøder, uden for de ordinære møder, når formanden vurderer at det giver mening i forhold til den aktuelle problemstillinger eller afgivelsen af høringssvar.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 8: Årsrapport 2022

23/10113

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

I henhold til § 9 i Trafikkontaktrådets vedtægter skal der årligt udarbejdes en beretning om rådets arbejde. Årsrapport 2022 (inklusive revisorattesteret regnskab) forelægges derfor til Trafikkontaktrådets godkendelse. Desuden vedlægges revisionsprotokol og regnskabsberklæring.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- At årsrapport 2022 godkendes

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Godkendt.

Sagsfremstilling

Det fremgår § 8 i Trafikkontaktrådets vedtægter, at der skal udarbejdes et regnskab af et privat revisionsfirma. Regnskabet revideres af Bornholms Revision, BDO Kommunernes Revision. Herudover skal der udarbejdes en årsberetning, jf. § 9 i rådets vedtægter.

Årsrapport 2022 (bilag 1) er vedlagt til rådets godkendelse og indeholder i hovedoverskrifter:

- 1) Forord af formanden for rådet
- 2) Formål og aftalegrundlag
- 3) Trafikudviklingen til/fra Bornholm
- 4) Rådets arbejde og fokus i 2022
- 5) Revisorattestet regnskab

Dertil er revisionsprotokol (bilag 2) og ledelses regnskabsberklæring (bilag 3) vedlagt punktet.

Økonomiske konsekvenser

-

Bilag

Årsrapport 2022 - Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2022

Revisionsprotokol - Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2022

Ledelsens regnskabsberklæring - Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2022

Punkt 9: Orientering om aktuelle sager

23/2196

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet orienteres i punktform om aktuelle sager, der vedrører trafikbetjeningen af Bornholm. Punkterne er opfølgninger på sager, der tidligere har været behandlet i rådet eller opmærksomhedspunkter, som eventuelt senere vil blive forelagt rådet til drøftelse/beslutning.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- Sagen til orientering

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Formanden bemærkede i tilknytning til dagsordenspunktet:

- Molslinjens håndtering af Express 5's havari er sendt i en skriftlige høring
- Konflikten med Naviair påvirker også flytrafikken til/fra Bornholm, herunder de mange patienter som rejser med fly. Der ligger også et Folkemøde i juni, som er afhængig af at flytrafikken kan afvikles uden større forsinkelser. Situationen forværres af, at CPH har lukket en af landingsbanerne pga. vedligeholdelsesarbejde.
- Nogle beboere er generet af motorstøj fra Express 1, når den ligger ved Øernes Kaj. Molslinjen oplyser, at der arbejdet på at få etableret landsstrøm i uge 30.

Sagsfremstilling

Der gøres opmærksom på følgende:

- *Bornholmerbussen er stoppet.* Bornholmerbussen meddelte i april 2023, at selskabet var tvunget til at stoppe buskørslen mellem København og Ystad med virkning fra den 1. maj 2023. Kombardo Expressen er derfor den eneste busoperatør på ruten København-Ystad/Rønne. Trafikkontaktrådets sekretariat noterer sig, at det for nogle passagergrupper har medført, at det er blevet dyrere at tage bussen, ligesom der er forskel på de vilkår, som henholdsvis Kombardo Expressen og Bornholmerbussen tilbyder (f.eks. tillader Kombardo Expressen ikke, at der medbringes dyr på rejsen).
- *Grænsekontrol mod Sverige ophævet.* Regeringen har besluttet at omlægge den danske grænsekontrol. Som en konsekvens heraf ophørte den danske grænsekontrol mod Sverige den 12. maj 2023, herunder den periodevise indrejsekontrol på Øresundsforbindelsen. Den svenske regering har dog samtidigt tilkendegivet, at den ikke har nogen planer om at afskaffe den svenske grænsekontrol mod Danmark.
- *DAT har sat planer om Emissionsfri flyvning i bero.* Universal Hydrogen gennemførte i foråret 2023 den første testflyvning med en brintmotor. DAT har dog valgt at sætte den danske del af projektet om grøn indenrigsflyvning i bero. Direktør Jesper Rungholm henviser til, at regeringens plan om en passagerafgift står i vejen for projektet.
- *Nye priser på øresundbroen.* Priserne for at køre over Øresundsbroen blev i marts 2023 justeret i både opadgående og nedgående retning. En enkeltbillet over Øresundsbroen er således blevet 6 pct. dyrere og koster nu 440 kr. Med

en rabataftale er det til gengæld blevet billigere. Selve årsafgiften på aftalen er steget fra 335 kr. til 349 kr., hvilket dog modsvares af, at det med en rabataftale er blevet 8-12 kr. billigere per tur.

- *Brintfærge til Gotland.* Sverige Gotland Company har underskrevet udviklingsaftale med australske Austal om udviklingen af en brintdrevet højhastighedskatamaran til Gotland.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 10: Eventuelt

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 01-06-2023

Bornholms Passagerforeningen bemærker, at det fortsat er en udfordring at parkere på Rønne Havn og opfordrer til, at der tages hånd herom i forbindelse med regionskommunens byfornyelsesprojekt på Nørrekås.