

REFERAT Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2022-2025 d. 25-06-2024

Mødedato Tirsdag d. 25. juni 2024 kl. 16:00

Mødested Mødelokale 1, Snorrebakken 66, Rønne

Mødedeltagere Jacob Trøst, Jess Christian Persson, Morten Riis, Ole Rødvig, Ann
Hartl, Mikkel Lund Ørum, Merete Koch, Ole Dreyer, Erik
Jørgensen, Mark Palmquist, Marian Lundh, Jan Harvest, Kim
Jacobsen, Liselotte Hjorth, Joan Prah Parente, Per Ole Petersen, Niels
Rasmussen, Annemarie Hvidberg Hellebek, Gitte Tvilling, Peter Riis
Sonne

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsorden.....	3
Sejlplan og listepriser for 2025 samt tilpasning af sejlplan for 2024.....	4
Fremtidig flybetjening af Bornholm.....	7
Status på kapaciteten på Køgeruten.....	12
Årsrapport 2023.....	15
Orientering om aktuelle sager.....	16
Eventuelt.....	17

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsorden

Fraværende

Afbud fra Ann Hartl, i stedet deltager Torsten Sletskov

Afbud fra Ole Dreyer, i stedet deltager Karen Margrethe Hansen

Afbud fra Per Ole Petersen

Bemærkninger til dagsordenen

Molslinjen deltager under behandlingen af punkt 2

Punkt 2: Sejlplan og listepriser for 2025 samt tilpasning af sejlplan for 2024

24/12097

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Molslinjen har sendt udkast til sejlplan og listepriser for 2025 i høring i Trafikkontaktrådet. Dertil har Molslinjen fremsendt forslag om tilpasning af sejlplan for august-oktober 2024. 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 sekretariat indstiller, at:

- a) udkast til listepriser for 2025 anbefales til Transportministeriets godkendelse
- b) udkast til sejlplansændring i 2024 anbefales til Transportministeriets godkendelse
- c) udkast til sejlplan for 2025 anbefales til Transportministeriets godkendelse

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 25-06-2024

Rådet bakker op om en ugentlig oplægningsdag for Express 5 i lavsæsonen såfremt dette bidrager til en højere regelmæssighed og at Express 1 bliver opgraderet til et højere komfortniveau. Rådet ser gerne, at ordningen evalueres i 2025.

Rådet forventer, at det ingen betydning har for blandt andet udbuddet af pendlerbilletter, når Express 1 fremfor Express 5 sejler dagens første rotation i højsæsonen.

Rådet har ingen bemærkninger til justerede afgangs- og ankomsttider ved det royale besøg den 19. august 2024.

Rådet bakker op om, at Molslinjen flytter afgang til Ystad og Køge fra juleaften og nytårsdag til andre tidspunkter, eksempelvis Påsken. Mindretalsudtalelse: Passagerforeningen bakker ikke op om, at de pågældende afgang flyttes.

Rådet bakker op om, at Molslinjen fjerner afgang i sensommeren og efteråret 2024, men ikke afgangene i uge 32.

Sagsfremstilling

Molslinjen har efter hovedkontraktens bestemmelser fremsendt udkast til listepriser og sejlplan for færgebetjeningen af Bornholm i perioden 1. januar 2025 til 31. december 2025 i høring i Trafikkontaktrådet (se bilag 1 og 2). Sejlplanen og listepriserne skal herefter godkendes af Transportministeriet med henblik på offentliggørelse senest den 1. september 2024. Dertil har Molslinjen fremsendt et forslag om tilpasning af 2024-sejlplan for august-oktober (se bilag 3).

Molslinjen vil indledningsvist gennemgå sejlplanen og listepriserne for 2025 samt forslaget om tilpasse 2024-sejlplanen på mødet. Der vil herefter være mulighed for at stille spørgsmål. Der henvises til bilag for Molslinjens høringsbreve/bemærkninger til det fremsendte materiale.

Listepriser for 2025

Trafikkontaktrådets sekretariat bemærker:

- *Udviklingen fra 2024 til 2025 indebærer et prisfald på ca. 8 pct.* Prisudviklingen skyldes dels et fald i brændstofpristillægget (fra 16,4 pct. i 2024 til 5,5 pct. i 2025), dels at inflationen er faldet drastisk i 2023 og nu er tilbage på niveauet før 2021. Det fremgår dog ikke af det fremsendte materiale, hvordan Molslinjen når frem til de 8 pct., hvorfor Trafikkontaktrådets sekretariat har bedt om en uddybende forklaring herpå.

- *Opgørelsen over realiserede gennemsnitspriser for 2023 viser, at Molslinjen har opkrævet ca. 0,4 mio. kr. for meget i billetindtægter (til sammenligning var der et ”overskud” på ca. 1,1 mio. kr. 2022 og ca. 8,3 mio. kr. i 2021). Molslinjen er således blevet betydeligt bedre til økonomistyring i forhold til de realiserede gennemsnitspriser. Overskridelse af de maksimale gennemsnitspriser i 2023 medfører en tilsvarende reduktion af priser for 2025 for de respektive billettyper. Molslinjen oplyser, at reduktion i 2025-priserne især vil påvirke buspriserne på ruten Rønne-Ystad positivt.*
- *Priser på specialtransporter kommer til at stige i 2025 med op til 800. kr. Molslinjen oplyser, at det er første gang, at specialtransporterne har været genstand for prisstigninger i den periode, hvor Molslinjen har betjent ruterne til og fra Bornholm.*

Sejlsplansændring i 2024 og sejlsplan for 2025

Trafikkontaktrådets sekretariat bemærker:

- *Molslinjen foreslår, at der foretages en tilpasning af sejlsplanen for 2024 på Ystadruten, fordi rederiet har anvendt flere midler på ekstra dobbeltture i 2023 end forventet. Således er der i 2023 anvendt tilskudsmidler, som i princippet er afsat til ekstra frekvens i 2024. Konkret foreslås det, at følgende sejlsplansændringer gennemføres:*
 - August 2024: 18 ekstra frekvenser fjernes (markeret med pink)
 - September 2024: 6 ekstra frekvenser fjernes (markeret med pink)
 - Oktober 2024: 12 ekstra frekvenser fjernes (markeret med pink)
- *Molslinjen foreslår, at tilskuddet til ekstra frekvenser i 2025 anvendes som følger:*
 - *456 ekstra afgang med hhv. Express 5 og Express 1 (den 4. frekvens) markeret med ”(4.)” efter skibsnavnet (markeret med rødt og beige)*
 - *178 ekstra afgang med Express 1 (markeret med pink), der er udvalgt efter hvilke ekstra afgangene i 2023, som var mest attraktive for passagerne. Det er 22 færre afgang end i udkastet til 2024-sejlsplanen (som dog justeres midtvejs med 36 færre afgang, jf. ovenfor) og 192 færre afgang end i 2023-sejlsplanen.*

For både udkastet til sejlsplansændringen i 2024 og sejlsplanen for 2025 skyldes det færre antal afgang, at Molslinjens omkostningsniveau i 2023 og 2024 har været højere end forventet. Ikke mindst spiller udviklingen i oliepriserne en betydelig rolle for Molslinjens omkostninger.

Det bemærkes, at det færre antal ekstra afgang 2024 og 2025 år kombineret med, at der midt i højsæsonen i 2023 og 2024 tages afgang ud af sejlsplanen alt andet lige giver Bornholm en ringere færgebetjening. Dels pga. det lavere antal ekstra afgang, dels set i lyset af, at der for andet år i træk er offentliggjort en sejlsplan, som ikke er retvisende, og hvor det har været nødvendigt at fjerne et betydeligt antal afgang i august-oktober med relativt kort varsel.

Trafikkontaktrådets sekretariat har foreholdt Molslinjen sekretariatets bemærkninger. Molslinjen henholder sig til, at Transportministeriets køb af ekstra afgang på Ystadruten følger bestemmelser i tillægskontrakt 1. Dertil har det også for Molslinjen været vanskeligt at forudse, præcise hvordan energipriserne ville udvikle sig efter Ruslands invasion af Ukraine.

Endvidere oplyser Molslinjen, at anvendelsen af tilskudsmidlerne hvert år gøres op i marts. Molslinjen fremsendte således den 27. marts 2024 den endelige opgørelse for 2023 til Transportministeriet. Heraf fremgik det, at der i 2023 var anvendt midler for ca. 37,1 mio. kr. Idet tilskudsmidlerne for 2023 udgjorde ca. 29,2 mio. kr., har Molslinjen dermed anvendt ca. 8,5 mio. for meget i 2023 (hvilket dog trods alt er en halvering i forhold til merforbruget i 2022). Molslinjen vil på mødet den 25. juni 2024 redegøre yderligere for forløbet.

Der henvises herudover til Molslinjens høringsbrev vedrørende sejlsplanen for færgebetjeningen af Bornholm 2025, hvor følgende forslag/temaer udfoldes som led i høringen af rådet:

- *Ombygning af Express 1, så passagerområderne i højere grad kommer til at ligne konceptet på Express 5, herunder en buffet-restaurant samt en større lounge og shop.*

- *Fremrykning af afgangstidspunkt med gods på ruten Rønne-Ystad på fredage, lørdage og søndage samt i forbindelse med visse helligdage.*
- *Flytning af 10 afgang på ruten Rønne-Ystad væk fra henholdsvis den 1. januar, den 24. december og den 31. december 2025.*
- *Mulighed for vedligeholdelsesopgaver ved indførelse af en ugentlig oplægningsdag i lavsæsonen for Express 5 med henblik på en mere stabil drift på ruten Rønne-Ystad.*
- *Der planlægges med værftsophold for Express 5 i løbet af uge nr. 8 og 9 i februar 2025, hvor Express 1 vil besejle ruten Rønne-Ystad. Det forventes også, at Hammershus skal på planlagt værftsophold i 2025, men det er endnu ikke fastlagt hvornår.*
- *Afgangen fra Rønne kl. 17:00 den 24. december 2025 på Køgeruten sejles som udgangspunkt ikke, så besætningerne i stedet kan fejre juleaften med deres familier.*
- *Kapacitet til farligt gods på køgeruten udvides i lyset af stadigt stigende efterspørgsel.*

Økonomiske konsekvenser

-

Bilag

Høring om listepriser for 2025

Høring om sejlplan for 2025

Høring om sejlplan for 2024 (august-oktober)

Punkt 3: Fremtidig flybetjening af Bornholm

22/21376

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet har fået gennemført en analyse af flybetjeningen af Bornholm. Analysen viser bl.a., at:

- der er stigende omkostninger for flyselskaberne til drift af indenrigsruter i Danmark
- flyforbindelsen til København har en stor betydning for det bornholmske samfund
- den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. passager er lavere med fly end færgе
- samfundsbegrundet støtte kan hjælpe med at fastholde en attraktiv flyrute
- der er samfundsøkonomiske gevinster ved at omprioritere støttemidler til flyruten

Efter offentliggørelsen af analysen, har DAT meddelt, at selskabet ikke ønsker at betjene ruten København-Rønne på eksisterende vilkår, idet ruten ifølge operatøren er underskudsgivende. For nuværende står Bornholm derfor uden en fast flyoperatør efter den 30. november 2025, hvor DAT's rammeaftale med Region H og Bornholms Regionskommune (BRK) udløber.

Trafikkontaktrådet skal i lyset heraf tage stilling til den fremtidige flybetjening af Bornholm.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- at rådet drøfter hvilke overvejelser og anbefalinger, som analysen af Bornholms flybetjening giver anledning til i lyset af de seneste udmeldinger fra DAT.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 25-06-2024

Flyforbindelsen til København har en vital betydning for Bornholm, herunder det bornholmske sundhedsvæsen, arbejdsmarked og erhvervsliv. At kunne rejse med fly er således afgørende for øens tilgængelighed og sammenhæng med resten af landet. Trafikkontaktrådet ser derfor med stor bekymring på den fremtidige flybetjening af Bornholm efter udmeldingen fra DAT om, at operatøren ikke ønsker at betjene ruten til København på eksisterende vilkår.

Bornholm har både brug for en fly- og færgeforbindelse – også efter den 30. november 2025. Trafikkontaktrådet anbefaler i forlængelse heraf, at Region Hovedstaden og Bornholms Regionskommune afdækker muligheden for, at en operatør kan betjene ruten til København via et EU-udbud, hvor der med udgangspunkt i den nuværende rammeaftale bl.a. stilles krav til frekvens og kapacitet (5-6 daglige afgange med 40 sæder).

Hvis ikke det er muligt at finde en operatør, der kan betjene ruten på kommercielle vilkår, anbefaler rådet, at der ansøges om en PSO-ordning på ruten, som kan sikre frekvens og kapacitet på vilkår, der afspejler kravene i rammeaftalen, og som understøtter det bornholmske erhvervsliv, opretholder samfundsvitale institutioner, såsom sundhedsvæsenet, og sikrer et velfungerende jobmarked. Hertil understreger rådet, at det er en vigtig statslig opgave at sikre, at flyforbindelsen til Bornholm understøtter øens udvikling og binder Danmark sammen.

Trafikkontaktrådet tager analysens resultater, vedrørende de samfundsøkonomiske gevinster ved at omprioritere støttemidler til flyruten, til efterretning. Rådet vil drøfte mulighederne for at prioritere midler til flyruten fra 2030 og frem, som led i den strategiproces, rådet har igangsat

Sagsfremstilling

Trafikkontaktrådet besluttede på mødet i juni 2023 at gennemføre en analyse af flybetjeningen af Bornholm. Dels fordi flybetjeningen ikke indgår i "Bornholmeranalysen"[\[1\]](#), dels fordi flyforbindelsens betydning aktualiseres af prisstigninger, reduktion af afgange, nye afgifter mv.

Rådet godkendte derfor i efteråret 2023 et kommissorium for analysen med fokus på den rolle, som flyforbindelsen spiller for Bornholms tilgængelighed. Hertil skulle analysen se på mulige scenarier for prioritering af samfundsbegrundet støtte til flyforbindelsen til og fra øen.

Målet med analysen var bl.a. at gøre rådet i stand til at informere transportministeren og evt. politiske beslutninger på et oplyst grundlag. Hertil skulle analysen agere katalysator for en bredere offentlig diskussion om rammerne for flyforbindelsen til og fra Bornholm.

Analysens hovedresultater

Analysen af Bornholms flybetjening viser bl.a., at:

- *der er stigende omkostninger for flyselskaberne til drift af indenrigsruter i Danmark* Omkostningerne forbundet med at drive en dansk indenrigsflyrute kommer til at stige i de kommende år pga. nye reguleringer inden for luftfart. Det forventes, at en stor del af de øgede omkostninger vil blive væltet over på passagerne i form af højere priser.
- *flyforbindelsen til København har en stor betydning for det bornholmske samfund* Flyforbindelsen bidrager bl.a. til, at flere bornholmere har bedre mulighed for at arbejde uden for Bornholm, og at flere har lyst til at arbejde eller bosætte sig på Bornholm. Den har en afgørende betydning for driften af Bornholms Hospital og sygebehandling af bornholmerne, ligesom erhvervslivet er afhængigt af at kunne rekruttere og fastholde kvalificerede medarbejdere, og af at kunne få fløjet specialkompetencer ind. Her har flyforbindelsen en vital funktion. Desuden er den med til at give en psykologisk tryghed blandt bornholmere i og med, at man qua flyet kan komme hurtigt til og fra Bornholm.
- *den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. passager er lavere med fly end færg*

Der er i gennemsnit en lavere CO₂-udledning pr. passager med fly fra Bornholm til København, end der færg fra Rønne til Ystad. En typisk flyrejse mellem Rønne og Københavns Hovedbanegård udleder 31 kilo CO₂ pr. person, hvis man kører i taxa til og fra lufthavnene. En tilsvarende rejse med færg og bil udleder 49 kilo CO₂ pr. person.

- *samfundsbegrundet støtte kan hjælpe med at fastholde en attraktiv flyrute*

Flyforbindelsen mellem Bornholm og København kommer i de kommende år under et større økonomisk pres, end den er nu. Samtidigt har flyruten en central funktion for flere dele af det bornholmske samfund. For at kunne fastholde en attraktiv flyrute, kan det overvejes at afsøge mulighederne for en PSO-ordning, hvor staten medfinansierer flyruten på samme måde, som det i dag er tilfældet med færgforbindelsen.

- *der er samfundsøkonomiske gevinster ved at omprioritere støttemidler til flyruten*

Fly- og færgpassagerer under ét vil opleve en forbedret trafikbetjening, hvis nogle af støttemidlerne rykkes fra færg til fly. Det vil sige, at flypassagererne får mere værdi som følge af højere frekvens og lavere billetpriser, end færgpassagererne mister som følge af lavere frekvens. Derudover falder den samlede CO₂-udledning fra trafikken til og fra Bornholm. Disse to ting gør tilsammen, at der samfundsøkonomisk kan skabes mere værdi, hvis nogle af færgens støttemidler flyttes til flyruten til København.

Der henvises herudover til Trafikkontaktrådets hjemmeside på brk.dk, hvor analysen kan tilgås.

DAT's udmeldinger

Efter offentliggørelsen af analysen af Bornholms flybetjening har DAT's direktør meddelt, at DAT ikke ønsker at betjene ruten til København ("Hvis vi kunne, lukkede vi ruten i morgen"[\[2\]](#)).

DAT's direktør forklarer, at flyruten mellem Rønne og København i øjeblikket giver et underskud på 18 mio. kr. om året, hvorfor DAT – efter den 30. november 2025, hvor DAT's rammeaftale med Region H og BRK udløber – ikke ønsker at betjene ruten på eksisterende vilkår.

DAT har gennem længere tid gjort opmærksom på, at økonomien på ruten er presset på grund af øgede omkostninger til CPH, løn, finansiering mv. samt konkurrencen fra færgeforbindelsen. De øgede omkostninger har ad flere omgange medført højere priser og færre afgang på ruten.

Antallet af daglige afgang er således nede på et kontraktligt minimum på 6 afgang til Bornholm og 5 afgang København (samt to afgang hver vej i weekenden). I forlængelse heraf er billetpriserne (igen) blevet opjusteret i løbet af de seneste tre-fire måneder.

Hertil udtaler DAT's direktør, at *"DAT har næsten elimineret senior- og ungdomsbilletter, så de faktisk ikke er tilgængelige mere. Vores gennemsnitspris i al almindelighed er ca. halvdelen af, hvad den skal være, for at det kan løbe rundt, og derfor er der ikke plads til at flyve med folk til 300-400 kr. Det er der ganske enkelt ikke"* [3]. Det betyder, at envejsbillet for nuværende koster et sted mellem 700 kr. og 1.300. Ifølge DAT's direktør er der flere prisstigninger på vej.

DAT har parrallet med, at selskabet har gjort opmærksom på rutens økonomiske udfordringer, advokeret for, at der skal gives tilskud til sociale rabatter, som blev afprøvet under Corona.

I forlængelse heraf har DAT's direktør bl.a. udtalt: *"Vi er gået død i at slås med politikerne og at blive mødt med [...] manglende forståelse. Jeg gider det ikke mere. Jeg har sagt, at den her rute måske kan redde sig i land med en socialrabat-støtteordning. Jeg er ikke engang sikker på mere, at den støtteordning vil være nok, fordi økonomien i ruten er så håbløs, som den er"*. [4].

Mulighed for støtte af flyruter

Det er som udgangspunkt ikke tilladt i EU at give statsstøtte til flybetjening. Der er dog flere undtagelser. For Bornholm er en vigtig undtagelse, at der bl.a. kan gives støtte til såkaldt "fjerntliggende regioner" via en PSO-ordning [5], hvis ruten lever op til en række kriterier.

Umiddelbart kan der dog gives støtte på fire forskellige måder:

- 1) *Sociale rabatter* kan gives til udvalgte målgrupper f.eks. børn, studerende, værnepligtige og pensionister. Ordningen kan (med)finansieres af staten.
- 2) *Global Connected* er et ruteudviklingsprogram forankret hos Wonderful Copenhagen, hvor der kan ansøges midler mhp. at tiltrække nye, internationale flyruter til Danmark.
- 3) *Afgiftsfritagelse* kan betragtes som en støttemodel, hvor operatøren ikke betaler for at bruge statsejede lufthavne. Lufthavnens udgifter finansieres f.eks. over finansloven.
- 4) *PSO* er en ordning, som grundlæggende svarer til den ordning, som færgebetjeningen af Bornholm er underlagt, dvs. samfundsbegrundet støtte af en udbudt rute.

Trafikkontaktrådets sekretariat bemærker hertil, at:

- 1) Transportministeren har talt imod *sociale rabatter*. Ordningen kan desuden give operatøren et u hensigtsmæssigt incitament til at lægge flytiderne efter de passagerer, der har den laveste betalingsvillighed, jf. analysens af Bornholms flybetjening.
- 2) *Global Connected* ikke er relevant for Bornholm, da ordningen er tiltænkt int. ruter.

3) Bornholms Lufthavn opkræver ikke passagerafgifter. [6] En yderligere *afgiftsfritagelse* for start, ophold, handling mv. vil dog alt andet lige reducere operatørens omkostninger.

4) Med en velovervejede støtteordning bør det være muligt at leve op til de krav, der stilles til en PSO på ruten Bornholm-København, jf. analysens af Bornholms flybetjening. At ansøge om en PSO, få svar på ansøgningen og udbyde en rute kan dog tage flere år.

Der henvises herudover til side 36-38 i analysen af Bornholms flybetjening, der uddyber mulighederne for en PSO-ordning, herunder kriterier og vilkår for at implementere PSO'en.

Øvrige bemærkninger

Rammeaftale mellem Region H, BRK og DAT

Der er indgået en rammeaftale mellem Region H, BRK og DAT om priserne på en række billettyper samt krav til bl.a. kapacitet (40 sæder) og frekvens (5-6 afgang), herunder afgangstidspunkter, med henblik på at sikre transport af patienter, prøver samt personale til og fra Bornholm. Rammeaftalen udgør i omegnen af 15 pct. af flyrutens samlede passagergrundlag.

Rammeaftalen kan betragtes som en kunde-leverandør aftale, der relaterer sig til en mindre delmængde af det samlede transportbehov. Aftalen er derfor ikke en støtteordning eller sammenlignelig med en PSO, der er knyttet til det samlede kapacitetsudbud på en given rute.

Rammeaftalen udløber som før nævnt den 30. november 2025, idet køber (Region H og BRK) for nyligt har gjort brug af en option, hvormed aftalen er blevet forlænget med 12 måneder.

Der henvises herudover til rammeaftalens kravspecifikation som er bilagt dagsordenspunktet.

Mulighed for omprioritering af støttemidler

Der opstilles i analysen af Bornholms flybetjening en række scenarier for omprioritering af støttemidler fra færge- til flybetjeningen af Bornholm. Scenarierne afspejler, hvordan året 2022 kunne have set ud, hvis tilskudsmidlerne havde været prioriteret anderledes. Formålet med den øvelse er bl.a. at give en bedre forståelse af, om det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er en god idé eller ej at flytte noget af færgetilskuddet til et flytilskud.

Da Molslinjens kontrakt med Transportministeriet løber frem til 2030, er det dog først i 2030, at støttemidlerne reelt vil kunne flyttes, hvis det i øvrigt er muligt, og der er opbakning hertil. Derfor vil der – uagtet rådets holdning til en evt. omprioritering af støttemidler – skulle peges på anden finansiering, hvis ruten Bornholm-København skal støttes i perioden 2026-2030.

Sekretariatet bemærker i forlængelse heraf, at rådet på forrige møde besluttede, at igangsætte en strategiproces, som bl.a. skal stille skarpt på rådets prioriteter i 2030.

[1] Med aftale om infrastrukturplan 2035 indgået den 28. juni 2021 mellem den daværende regering (S), V, DF, SF, RV, EL, KF, LA og ALT er det aftalt, at der udarbejdes en analyse af trafikbetjeningen af Bornholm (i daglig tale "Bornholmeranalysen"). Analysen kan tilgås [her](#).

[2] <https://tidende.dk/trafik/dat-hvis-vi-kunne-lukkede-vi-ruten-i-morgen/143859>

[3] <https://tidende.dk/trafik/dat-skruer-op-for-billetprisen/144777>

[4] <https://tidende.dk/trafik/dat-hvis-vi-kunne-lukkede-vi-ruten-i-morgen/143859>

[5] Public Service Obligation

[6] Bornholms Lufthavn, der drives af staten, tilgodeses ifm. aftalen om grøn skattereform med 18,7 mio. kr. ud over grundbevillingen på 24 mio. kr. De 18,7 mio. kr. er dog øremærket drift og vedligehold af lufthavnen og kan derfor ikke benyttes til at understøtte ruten til København.

Økonomiske konsekvenser

-

Bilag

Kravspecifikation til rammeaftale mellem DAT, Region H og BRK

Punkt 4: Status på kapaciteten på Køgeruten

21/6258

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet har ønsket at følge udviklingen i godsmængden på Køgeruten. Rådet får derfor regelmæssigt forelagt en ”status på kapaciteten på Køgeruten” til orientering.

Dertil har rådets sekretariat været i dialog med Energinet om det forventede transportbehov i forbindelse med etableringen af Energiø Bornholm (landanlægget). Det er Energinets umiddelbare forventning, at der i de år, hvor transportbehovet er størst, vil skulle transporteres mere end 10.000 lastbiler til Bornholm i perioden 2026-2030.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller, at rådet:

- tager den forelagte status på kapaciteten på Køgeruten til orientering
- opfordrer Transportministeriet til at gå i dialog med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet om kapacitet på Køgeruten i forbindelse med etableringen af Energiø Bornholm, så det sikres, at der fortsat er ledig kapacitet på ruten i 2026-2030.

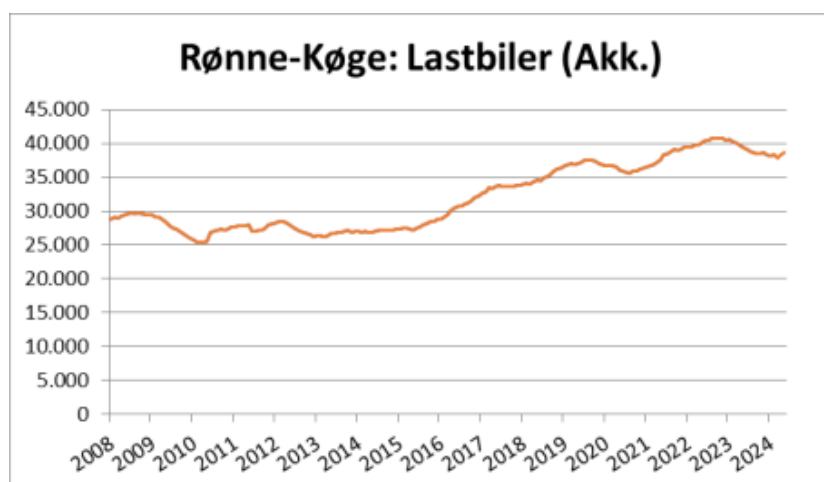
Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 25-06-2024

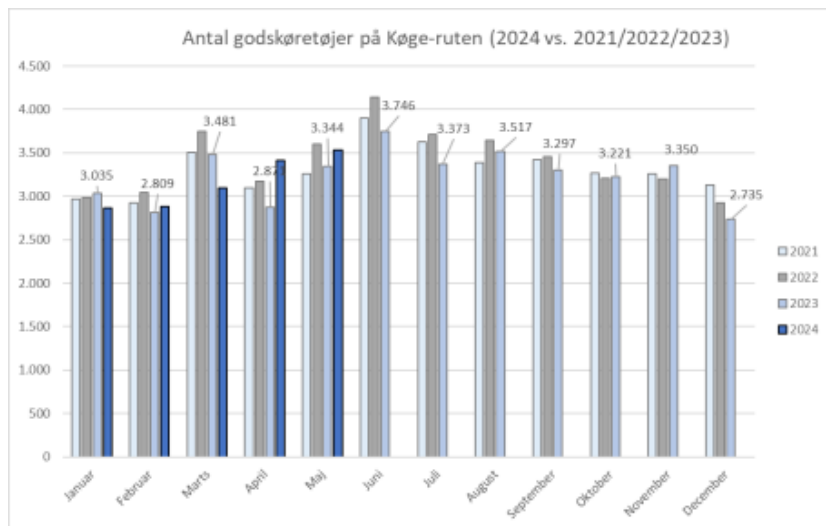
Status givet

Sagsfremstilling

Kapaciteten på Køgeruten har i en årrække været en voksende udfordring for Bornholm. Aktuelt har der dog været en mindre nedgang i godsmængden i 2023. Der henvises i forlængelse heraf til punkt 6 på rådsmødet af 14. december 2023 for en uddybning af problemstillingen samt rådets beslutning om at følge udviklingen via et fast dagsordenspunkt.

Udviklingen i godsmængden på Køgeruten





Kilde: Molslinjen

De seneste data fra Molslinjen viser, at nedgangen i godsmængden i forhold til 2022 har stabiliseret sig, hvis man ser på, hvor mange lastbiler, der er fragtet de seneste 12 måneder, jf. den første figur. Dertil tyder data fra april og maj 2024 på, at godsmængden er på vej op igen, idet antallet af godskøretøjer ligger over eller på niveau med 2022, jf. den anden figur.

Transportbehov ved etablering af landanlæg

Trafficontaktrådets sekretariat har været i dialog med Energinet om det forventede transportbehov i forbindelse med etableringen af Energiø Bornholm (landanlægget).

Energinet oplyser, at der i etableringsfasen for Energiø Bornholm (2026-2030) skal fragtes forskellige typer af materiel og materialer af varierende størrelse til Bornholm. Foreløbige estimater viser en forventet belastning på færgetransporter fra Køge i etableringsfasen, da de enkelte leverandører vil skulle gøre brug af denne transportmulighed. Udover færgetransport fra Køge, vil de enkelte leverandører også kunne etablere egne transportmuligheder, særligt i de situationer, hvor materiel skal fragtes direkte fra Europa fremfor via Køge, eller hvor materiel er af en størrelse, som ikke kan transporteres via Køge.

På baggrund af erfaringer fra tidligere projekter, er det Energinets umiddelbare forventning, at der i de år, hvor transportbehovet er størst, vil skulle transporteres mere end 10.000 lastbiler til Bornholm. Estimaterne vil blive kvalificeret, når der er indgået leverandørkontrakter.

Trafficontaktrådets sekretariat bemærker hertil, at der ikke er taget højde for Energinets estimater i ”Bornholmeranalysen”, hvor alene det forventede transportbehov ved opstillingen af havvindmølleparkerne er medtaget. I ”Bornholmeranalysens” for prognose for godstransporten er der således blot medtaget relativt en begrænset effekt af Energiø Bornholm:

Årlige antal	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Andel af arbejdet	3%	7%	15%	25%	35%	15%
Passagerer	1.100	2.500	5.400	8.900	12.500	5.400
Biler	800	1.900	4.100	6.700	9.400	4.100
Lastbiler/løstrailere	70	160	330	560	780	330
Flyrejser	200	400	900	1.500	2.100	900

Kilde: Bornholmeranalysen

På trods af den begrænsede effekt, der er medtages i ”Bornholmeranalysen”, når analysen alligevel frem til, at: ”godskapaciteten er presset allerede i dag [...] Frigøres der ikke kapacitet på ruten Rønne-Køge, vil der i 2030 være knap kapacitet og dette kan udgøre en barriere for virksomhedernes muligheder for at eksportere og importere varer til/fra Bornholm”.

Energinets estimerede transportbehov ved etablering af landanlægget skal derfor umiddelbart lægges oveni i Trafikstyrelsens prognose og vurdering af det fremtidige kapacitetsbehov. På den baggrund er det sekretariatets vurdering,

at der bør tages særskilt stilling til kapacitet på Køgeruten ved etableringen af Energiø Bornholm, så det sikres, at der fortsat er ledig kapacitet på ruten i perioden 2026-2030 og en potential barrierer for etableringen energiøen håndteres.

Øvrige bemærkninger

Trafikkontaktrådet efterspurgte på forrige rådsmøde en plan for indsættelse af ekstra kapacitet på Køgeruten, hvis der igen skulle opstå en kapacitetsudfordring, herunder at det kunne overvejes at se på en pulje til ekstra kapacitet på ruten finansieret af midler fra Ystadruten.

Rådets sekretariat har på den baggrund kontaktet Transportministeriet, som oplyser, at der ikke aktuelt er midler til eller behov for at indsætte yderligere kapacitet på Køgeruten. Det er dog fortsat en mulighed at bede om, at midler til ekstra dobbeltture på Ystadruten anvendes til køb af ekstra dobbeltture på Køgeruten med Povl Anker, jf. hovedkontraktens pkt. 4.4.2.

Sekretariatet bemærker, at rådet tidligere har afslået denne mulighed med henvisning til, at der i hele træskolængder skal aflyses tre dobbeltture på Ystadruten for at finansiere én dobbelttur på Køgeruten. Hertil ønskede rådet ikke ”at fodre hunden med sin egen hale”.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 5: Årsrapport 2023

24/12254

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 2023 (inklusive revisorattesteret regnskab) forelægges derfor til Trafikkontaktrådets godkendelse. Desuden vedlægges revisionsprotokol og regnskabsberetning.

Indstilling

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

Årsrapport 2023 (bilag 1) er vedlagt til rådets godkendelse og indeholder i hovedoverskrifter:

- Forord af formanden for rådet
- Formål og aftalegrundlag
- Trafikudviklingen til/fra Bornholm
- Rådets arbejde og fokus i 2023
- Revisorattesteret regnskab

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

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 25-06-2024

Godkendt

Sagsfremstilling

-

Økonomiske konsekvenser

-

Bilag

Årsrapport 2023 - Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2023

Punkt 6: 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 25-06-2024

Orientering givet

Sagsfremstilling

Der gøres opmærksom på følgende:

- *Ny fjernbusterminal i København.* Den 6. juni 2024 blev Københavns fjernbusterminal indviet. Den nye terminal ligger langs med Carsten Niebuhrs Gade og har – i modsætning til den gamle terminal – dedikerede busholdepladser, venteområder med bænke, overdækket tag og informationstavler. Terminalen er dog ikke bemanded.
- *Tunnelforbindelse til Bornholm.* Et erklæret ”sporskifte” i Foreningen Bornholmtunnel ifm. foreningens generalforsamling den 27. april 2024 har givet anledning til en del medieopmærksomhed på muligheden for at etablere en tunnelforbindelse til Sverige.
- *Molslinjen har solgt Max.* Molslinjen A/S har solgt hurtigfærgen Max, der tidligere har sejlet på ruten Rønne-Ystad. Færgen skal fremover operere i Middelhavet.
- *BRK og Christiansøfarten har indgået en ny aftale.* Bornholms regionskommune og færgeselskabet Christiansøfarten har indgået en 20-årig kontrakt. Christiansøfarten har samtidig skiftet status fra "turbåd" til "fast rutefart". Det afregnes nu efter en fast gensidig aftale, hvilket giver et mere stabilt indtægtsgrundlag til Christiansøfarten.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 7: Eventuelt

Der blev orienteret om følgende:

.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 25-06-2024

Intet.