

REFERAT Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2018-2021 d. 25-06-2020

Mødedato Torsdag d. 25. juni 2020 kl. 00:00

Mødested Green Solution House, Strandvejen 79, 3700 Rønne

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsorden.....	3
Sejlplaner 2021.....	5
Prisblad 2021.....	9
Kundetilfredshedsundersøgelse af Bornholmslinjen.....	12
Forslag til ændringer i forretningsbetingelser pr. 30-06-2020.....	15
Fragtanalyse Bornholm fra CRT.....	18
Opfølgning på Færgenanalyse Bornholm af persontransporten.....	23
Bodspengenes anvendelse for det bornholmske samfund.....	28
Årsrapport 2019.....	31
Siden sidst.....	34
Eventuelt.....	37

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsorden

Åbent punkt

1 Fraværende og bemærkninger til dagsorden

30.10.40G01-0067

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	1	

Fraværende

Afbud fra Merete Koch

Afbud fra Erik Jørgensen, i stedet deltager Mattias Sonne

Afbud fra Ann Hartl

Afbud fra Lars-Ole Hjorth-Larsen

Afbud fra Carsten Scheibye

Bemærkninger til dagsordenen

Molslinjen deltog i en 1/2 times spørgetime om punkterne 2,3,4 og 5 og informerede om regeringens sommerpakke.

Punkt 2: Sejlplaner 2021

Bilag

Udkast til sejlplan 2021 for Bornholm

Åbent punkt

2 Sejlsplaner 2021

30.10.40G01-0114

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	2	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Molslinjen har fremsendt udkast til sejlplan, gældende for Bornholmslinjen fra 1. januar 2021 til 31. december 2021 til høring.

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- at Molslinjens forslag til sejlplaner for 2021, anbefales til ministeriets godkendelse

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:

Trafikkontaktrådet anbefaler Molslinjens forslag til sejlplaner for 2021 til ministeriets godkendelse med en henstilling til Molslinjen om, at man fylder op med løstrailere på hverdage på Rønne Ystad ruten.

Sagsfremstilling

Molslinjen(ML) har fremsendt såvel udkast til sejlplaner som prisblad gældende for Bornholmslinjen for 1. januar 2021 til 31. december 2021 til høring efter kontraktens bestemmelser. Oversigten over fartplanen med de enkelte ture er vedlagt som bilag. Opbygningen af sejlplanen følger samme skabelon som ML anvendte sidste år.

Sejlsplaner

Rønne-Ystad

ML anfører, at sejlplanen for 2021 indeholder det antal afgangse fordeling på kapacitetsdage som kontrakten foreskriver. Oversigten over fartplanen med de enkelte ture er vedlagt som bilag. Opbygningen af sejlplanen følger samme skabelon og praksis som ML anvendte sidste år.

Ekstra afgangse Rønne – Ystad

Den ekstra dobbelttur som Trafikkontaktrådet fik indført fra 2018 i lavsæsonen ("fjerde frekvens") er også indarbejdet i sejlplanen for 2021. Disse afgangse, 462 i alt, er markeret med rødt i bilag 1.

Tillægskontrakt 1 til færgektrakten regulerer, hvorledes der skal efterreguleres i tilskuddet til øget frekvens på baggrund af dokumenterede nettoomkostninger.

- Hvis ML har haft større dokumenterede nettoomkostninger end forventet fortages der ingen efterregulering.
- Hvis ML har haft mindre dokumenterede nettoomkostninger end forventet skal ikke-anvendte midler benyttes til tilkøb af endnu flere dobbeltture fremadrettet.

Opgørelsen for både 2018 og 2019 viser ikke-anvendte midler, som skal anvendes til fremtidige ekstra dobbeltture. Det skyldes primært faktisk større ekstra indtægter end forventet af COWI, samt lavere oliepriser end forventet.

For hurtigst muligt at få gavn af de tildelte tilskud anbefaler ML, at der indsættes følgende ekstra dobbeltture på Rønne Ystad i 2021:

- 374 ekstra afgang med hurtigfærgen Max (markeret med pink i bilaget)
- 14 ekstra afgang med hurtigfærgen Express 1 (markeret med gråt i bilaget)

"Fragtafgange på Rønne-Ystad"

Som i 2019 og 2020 anmoder ML om, at sidste afgang fra Rønne på fredage, lørdage og søndage samt på visse helligdage er tidligere end kl. 20:00. Det anføres fra ML, at der erfaringsmæssigt ikke er meget gods med i weekenden samt på helligdage og derfor anmoder rederiet om at der fraviges fra kontraktens pkt. 1.2. Så forslaget betyder alene, at der sejles tidligere end kl. 20:00 og der sejles stadigvæk med de 300 høje dækmeter til gods. I 2020 behandlede Trafikkontaktrådet dette punkt særskilt netop for at sikre, at det gods der skal med, også har de nødvendige lanemeter til rådighed. Det fremgår nu eksplicit i ovenstående, at der er afsat 300 lanemeter netop til godset på disse afgang.

Flytning af afgang Rønne -Ystad

I lighed med nuværende praksis i 2019 og 2020 anmoder ML om, at der i 2021 flyttes 10 afgang med hurtigfærge væk fra d. 1. januar, d. 24. december og d. 31. december 2021. Der sejles i stedet 10 ekstra afgang i Påsken 2021 (26. marts og 27. marts). De ekstra afgang er markeret med orange i bilaget.

Det skal bemærkes, at der af hensyn til lejrskolerne, er placeret ekstra afgang i ugerne 36,37 og 38 i 2021 på mandage og fredage, både med HF Max og HF Express, hvilket fremgår af bilaget, hvor afgang med HF Max er markeret med pink og afgang med Express 1 er markeret med gråt. Efter kontakt til lejrskolerne på Bornholm er disse afgang tilstrækkelige til den forventede efterspørgsel i efteråret 2021.

Derfor er det ikke nødvendigt at flytte de nævnte 10 afgang til denne periode også, men følge Molslinjens forslag om, i stedet at placere disse afgang i Påsken 2020.

Værftsophold

Værftsophold er planlagt for Express 1 i perioden 1. januar -28. februar 2021, hvor Express 2, vil blive sat ind som erstatning. Når endelig dato er fastlagt for værftsopholdet, vil Trafikkontaktrådet blive underrettet.

Rønne-Køge

Som i 2018 vil Bonholmslinjens daglige afgang med M/F Hammerhus afgå fra Rønne kl. 17:00 og vil ankomme i Køge kl. 22:30. Færgen vil afgå fra Køge igen kl. 00:30 med ankomst i Rønne kl. 06:00.

Der er således ikke et ønske fra ML i 2021, at juleaften 2021 ikke sejles idet Trafikkontaktrådet ved behandling af sejlsplanen for 2020, netop ønskede sejls juleaften.

Frister for offentliggørelse

Ifølge kontrakten om udførelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, skal sejlplan for perioden 1. januar 2021 – 31. december 2021 efter endelig godkendelse i TRM senest offentliggøres d. 1. september 2020.

Booking af billetter skal, jævnfør samme kontrakt, senest kunne foretages fra d. 30. september 2020. ML anfører, at såfremt det er muligt, vil ML offentligøre og åbne for salget til 2021, så snart det er muligt.

Ligeledes har ML vedlagt forslag til sejlplan for perioden 1. januar til 2. januar 2022 med ønske om offentliggørelse og salg sammen med sejlplan for 2021. Forslaget kan ses i bilaget.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 3: Prisblad 2021

Bilag

Udkast til billetpriser 2021 for Bornholm

Åbent punkt

3 Prisblad 2021

30.10.40G01-0114

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	3	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Molslinjen har fremsendt forslag til takster og sejlplan, gældende for Bornholmslinjen fra 1. januar 2021 til 31. december 2021 til høring.

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- at Molslinjens forslag om priser for 2021, anbefales til ministeriets godkendelse

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:

Trafikkontaktrådet anbefaler Molslinjens forslag til prisblad for 2021 til ministeriets godkendelse, men Trafikkontaktrådet kan ikke anbefale forslaget om indførelse af business billetter, men henstiller i stedet til, at opgradere pendlerbilletternes fordele.

Sagsfremstilling

Transport- og Boligministeriet (TRM) har foretaget en prisopregning af priserne fra 2014-priser til 2021-priser, jævnfør pkt. 4.7.3 i Hovedkontrakten. Desuden har TRM reduceret priserne fra færgesubuddet med 51,15 %, som var den rabatsats, som ML vandt subuddet med.

For oversigt med priser og betingelser i 2021 henvises til bilag.

Der er følgende bemærkninger til priserne for 2021:

- Der er foretaget en prisstigning fra 2020 til 2021 på 0,78 % som følge af PL – fremskrivning og i overensstemmelse med kontraktens bestemmelser
- Der er foretaget et brændstof fradrag på 0,9 % i priserne for 2021, hvilket samlet set betyder at priserne er lavere i 2021 sammenlignet med 2020.
- ML har for visse kategorier ikke overholdt kontraktens bestemmelser om realiserede maksimale gennemsnitspriser. Netto har ML opkrævet ca. 3,8 mio. kr. for meget i billetindtægter. Det medfører, at en overskridelse af de maksimale gennemsnitspriser i 2019 giver en tilsvarende reduktion i de maksimale gennemsnitspriser i 2021. Molslinjen anfører, at reduktionen i priserne i 2021 påvirker især høje biler, anhængere, autocampere samt gående passagerer på Rønne – Ystad.

Priser uden for færgekontrakten

Priser for billettyper der ikke udbydes i henhold til kontrakten skal også i høring i Trafikkontaktrådet

ML har derfor opgjort en række priser for visse billettyper som ikke er indeholdt i kontrakten. Det drejer sig bl.a. om håndtering af førerløse biler, overførsel af bårkasser og speciel transporter

Pendlerbilletter

ML opretholder i udkast til pendlerpriser for 2021 samme prissætning som i 2020, hvor prisen for 3-10 rejser vil matche den maksimale gennemsnitspris for billettypen og øvrige priser fastsættes på attraktive niveauer.

tilsvarende har ML i 2021 fastholdt et særligt pendlerprodukt til erhvervsvirksomheder, hvor alle en virksomheds køretøjer inden for en given billettype tæller med i prissætningen. Se bilaget for nærmere information.

Ny business billet til lav og høj bil på Rønne – Ystad

Som noget nyt vil ML indføre en "business billet", hvilket er muligt efter kontraktens bestemmelser, som giver operatøren mulighed for at udbyde op til 3 % af pr overfart inden for "Bil (inkl. 5 personer)" til højere priser. ML anfører at de vil sælge disse billettyper som en standardbillet + op til 100 kr. ekstra.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 4: Kundetilfredshedsundersøgelse af Bornholmslinjen

Bilag

Kundetilfredshed Bornholmslinjen Lavsæson 2020

Åbent punkt

4 Kundetilfredshedsundersøgelse af Bornholmslinjen

30.10.40G01-0105

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	4	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Molslinjen er forpligtiget til to gange om året, at få gennemført kundetilfredshedsmålinger. Målgruppen for disse kundetilfredsmålinger er de passagerer, der har rejst med enten Ystad- eller Køge-ruten i perioden. Ved lav kundetilfredshedsmåling pålægges Molslinjen en bod. Denne tilfredsundersøgelse for lavsæson 2019 blandt passagerne udløser ingen bod.

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- sagen til efterretning

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:
Til efterretning.

Sagsfremstilling

I henhold til kontraktens bestemmelser, skal der udføres to kundetilfredsmålinger af Molslinjens sejlads af ekstern konsulentfirma, og målgruppen for disse kundetilfredshedsmålinger er de passagerer, der har rejst med enten Ystad- eller Køge-ruten i perioden.

Den vedhæftede undersøgelse vedrører lavsæson 2020. Hvis vi sammenligner med den seneste tilfredshedsundersøgelse fra Højsæson 2019 med lavsæson 2020 er der sket forbedringer på alle fem kategorier, som der måles på.

For hver af de fem kundetilfredsheds kategorier skal Molslinjen ellers betale en bod til ministeriet, hvis niveauet er lavt, dvs. mindre end 3,5 i den kolonne der er markeret med fed skrift. Dette er således ikke tilfældet, da alle kategorier har en score som er over 3,5.

KATEGORI - SCORE - Lavsæson 2020	I alt	Ystad	Køge
Færgerejser alt i alt (Tabel 2) -	4,1	4,0	4,4
Personlig betjening (Tabel 3) - Vægtet	4,1	4,1	4,1
Rengøring og vedligeholdelse (Tabel 4) - Vægtet gennemsnit	4,1	4,0	4,3
Færgen og adgang til færgen (Tabel 5) - Vægtet	3,7	3,5	4,0
Information og billetkøb (Tabel 6) - Vægtet	4,0	4,1	3,8

Base	1.640	1.399	241
-------------	--------------	--------------	------------

KATEGORI - SCORE - Højsæson 2019	I alt	Ystad	Køge
Færgerejser alt i alt (Tabel 2) -	3,5	3,4	4,2
Personlig betjening (Tabel 3) - Vægtet	3,7	3,6	4,1
Rengøring og vedligeholdelse (Tabel 4) - Vægtet gennemsnit	3,7	3,6	4,2
Færgen og adgang til færgen (Tabel 5) - Vægtet gennemsnit	3,3	3,2	3,8
Information og billetkøb (Tabel 6) - Vægtet gennemsnit	3,5	3,4	3,7
Base	7.501	7.037	464

Der henvises til bilaget, hvoraf det fremgår hvilke specifikke spørgsmål kunderne har svaret på.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 5: Forslag til ændringer i forretningsbetingelser pr. 30-06-2020

Bilag

Høring vedr Forretningsbetingelser 3006 2020

Åbent punkt

5 Forslag til ændringer i forretningsbetingelser pr. 30-06-2020

30.10.40P27-0004

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	5	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Molslinjens har fremsendt forespørgsel om ændring til almindelige forretningsbestemmelser af 30. juni 2020. Molslinjen anfører som begrundelse, at for eksempel perioden med COVID-19 har påvist et behov for en række præciseringer.

Præciseringerne vedrører hvornår refundering af billetter skal foretages, at standard billet kun kan ændres til standard billet, at refundering foretages via mail, at bestemmelserne vedrørende familiekort fjernes da denne billettype ikke længere sælges og på Sassnitz ruten er der ikke mulighed for kontant betaling eller mulighed for køb af billet i checkin-automaterne. Sassnitz er en ubemandet havn

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

Molslinjens forespørgsel om ændring til almindelige forretningsbestemmelser af 30. juni 2020 anbefales til ministeriets godkendelse, dog undtaget forslaget om, at standard billet kun kan ændres til standard billet,

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:
Indstillingen godkendt.

Sagsfremstilling

Molslinjens har fremsendt forespørgsel om ændring til almindelige forretningsbestemmelser af 30. juni 2020. Molslinjen anfører som begrundelse, at for eksempel perioden med COVID-19 har påvist et behov for en række præciseringer. Der henvises til Molslinjens forslag som er vedlagt som bilag.

Molslinjen ønsker følgende præciseringer af almindelige forretningsbestemmelser:

- at en refundering af billet skal foretages senest 2 måneder fra oprindelig rejsedag
- at standard billet kun kan ændres til standard billet,
- at refundering skal foretages via mail,
- at bestemmelserne vedrørende familiekort fjernes, da denne billettype ikke længere sælges
- at på Sassnitz ruten er der ikke mulighed for kontant betaling eller mulighed for køb af billet i checkin-automaterne. Sassnitz er en ubemandet havn

Sekretariatets bemærkninger til forslaget:

Molslinjens forslag om at en standard billet kun kan ændres til en standard billet er en forringelse af passagerenes vilkår, hvorfor vi ikke anbefaler dette.

På Sassnitz er det alene en præcisering af allerede gældende regler. Der har ikke siden Molslinjen overtog sejladsen på denne rute, været mulighed for kontant betaling eller mulighed for køb af billet i checkin-automaterne.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 6: Fragtanalyse Bornholm fra CRT

Bilag

Fragtanalyse_CRT_Endelig version_April2020

Åbent punkt

6 Fragtanalyse Bornholm fra CRT

30.10.40G01-0108

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	6	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Denne færgedianalyse vedrører fragtanalysen fra CRT og er den sidste af to analyser, hvor persontransporten blev behandlet på rådets møde den 20. februar 2020.

Kontaktrådet besluttede i september 2019, at igangsætte en opfølgende analyse på analysen fra 2016 af prisnedsættelserne på godstransporten

CRT fik opgaven og har nu afleveret deres analyse. Analysen viser en række interessante effekter.

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- at analysen fra CRT drøftes og anbefales til godkendelse
- at analysen sendes til orientering til fragterhvervets interessenter (fragtkøbere/fragtsælgere)

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:

Indstillingerne godkendt og der sendes et følgebrev sammen med analysen til fragterhvervets interessenter, om de muligheder for prisnedsættelser, som tilskuddet giver mulighed for.

Sagsfremstilling

Denne færgedianalyse vedrører fragtanalysen fra CRT og er en opfølgende analyse på analysen fra 2016 af prisnedsættelserne på godstransporten.

Kontaktrådet besluttede på sit møde den 5. september 2019, at igangsætte, via CRT, en opfølgende analyse på analysen fra 2016 af prisnedsættelserne på godstransporten.

CRT fik til opgave at undersøge en opfølgende evaluering på effekten af det øgede tilskud til reduktion af fragtraterne. Det skal vurderes om fragtkøberne har fået lavere fragtpreiser siden indførelsen af det forhøjede statstilskud til færgefragt til og fra Bornholm. En ny fragtanalyse vil omfatte en vurdering af det samlede fragttilskuds betydning for de faktiske fragtrater på Bornholm i perioden fra juni 2015, hvor man begyndte at indfase fragttilskuddet, og frem til i dag.

CRT har nu afleveret deres analyse, som er vedlagt som bilag. Der er en sammenfatning af analysen på side 5-7.

Formålet med analysen er at undersøge de bornholmske virksomheders faktiske fragtmængder og -udgifter i perioden fra 2014 (før de forøgede fragttilskud) frem til i dag (ultimo 2019). Det vurderes, om de bornholmske fragtkøbere (det bornholmske erhvervsliv i bred forstand) har fået lavere fragtpreiser siden indførelse af det forhøjede statstilskud til færgefragt til og fra Bornholm. Formålet er i denne omgang også, at undersøge andre aspekter som frekvens og afgangstider, kapacitet på forskellige ruter, bookingmuligheder, rettidighed osv. Hvad er det, der giver de store fragtkøbere udfordringer, og har de selv forslag til hvorledes forholdene ville kunne forbedres? Det understreges fra CRT, at undersøgelsen udelukkende har haft til formål, at se på den del af fragten, der vedrører sejladsen på de to ruter til og fra Bornholm og ikke omhandler den resterende del af fragten over land, som vognmænd står for.

CRT har to grupper i fokus for undersøgelsen:

1. De store fragtkøbere – Industri-, handels- og distributionsvirksomheder på Bornholm med store fragtbody.
2. Øvrige fragtkøbere – Alle andre virksomheder på Bornholm med mindst to ansatte.

Hvis vi ser på CRTs analyse og specifikt på, om de bornholmske fragtkøbere har fået lavere fragtpreiser har CRT fundet frem til følgende:

De store fragtkøbere:

Fragtkøbernes komplekse og forskelligartede fragtbody betyder, at de sjældent betaler helt de samme priser for transport til og fra øen. Virksomhederne oplyser således ganske forskellige afregningspriser for deres transportere, fra 2.200 kr. per lastvognstrailer til helt op mod 7.400 kr. per trailer for virksomheder, som især får fragtet (et stort antal) løspaller, som ikke altid fylder en hel trailer. De fleste oplyser dog samtidig, at de har oplevet reduktion i fragtpreisen på færgedelen omkring de 1.000 kr. per trailer, som er en direkte følge af statstilskuddet.

CRT oplyser, at det ikke fremgår af deres undersøgelse, hvorvidt de forskellige priser skyldes typen af fragt der transporteres eller det skyldes virksomhedens forhandlingsevner.

Det fremgår også, at langt de fleste af de større fragtkøbere udtrykker en grundlæggende tilfredshed med de nuværende priser og finder ikke anledning til store nye forandringer. Tilfredsheden synes størst blandt de allerstørste fragtkøbere, dvs. store industrivirksomheder og supermarkeds- og byggehandelskæderne, som generelt føler sig godt serviceret.

Øvrige fragtkøbere:

Svarene fra de virksomheder, som sender *hele lastvognsenheder*, tyder på, at disse virksomheder har opnået den forventede prisreduktion, dvs. de har fået en prisreduktion, der svarer til reduktionen i færgefragtraterne. De virksomheder, der sender *løspaller*, synes derimod ikke at have opnået den forventede reduktion i fragtpreiserne. Gennemsnitlig har de opnået en prisreduktion på 10 kr./palle fra 2014 til 2019, hvor de burde have opnået en prisreduktion på ca. 30 kr./palle¹. Udviklingen inden for andre fragtelementer som lønninger og brændstofpriser har dog i samme periode påvirket udviklingen i fragtomkostningerne i opadgående retning.

Sammenlignet med gruppen af store fragtkøbere, er gruppen af øvrige fragtkøbere kendetegnet ved en udbredt utilfredshed med fragtpreiser og vilkår. Blandt de øvrige fragtkøbere har mange en opfattelse af, at det øgede statstilskud ikke er blevet udmøntet i mærkbare prisreduktioner, men især har været til fordel for de store bornholmske transportfirmaer og industrivirksomheder. CRT er enig i disse betragtning og fremfører, at der næppe er tvivl om, at de største fragtkøbere og transportører på Bornholm, for hvem

¹ Færgefragtraten for en trailer er reduceret med ca. 1000 kr. En fuldt lastet trailer kan indeholde 33 Europaller. Den reducerede færgefragtrate burde således, isoleret betraget, medføre en prisreduktion pr palle på ca. 30 kr.

fragtvilkårene er afgørende vigtige, i forbindelse med skiftet af rederi har været dygtige til at fremføre sine behov og ønsker om, at prisreduktionerne især skulle tilgodese fragtkøbere med store fragtbody, dvs. med transport af trailere frem for løspaller.

CRT har også set på andre aspekter for de større fragtkøbere som frekvens og afgangstider, kapacitet på de forskellige ruter, bookingsmuligheder, rettidighed, mv. Det bemærkes, at der alene er set på de store fragtkøbere:

- Langt de fleste af de større fragtkøbere udtrykker en grundlæggende tilfredshed med de nuværende vilkår, priser, ruter, kapaciteten, frekvensen og tidspunkterne for afgang.
- Tilfredsheden synes størst, som det også var tilfældet med priserne, blandt de allerstørste fragtkøbere, dvs. store industrivirksomheder og supermarkeds- og byggehandelskæderne, som generelt føler sig godt serviceret.

Der er dog også en række kritiske kommentarer:

- En udbredt kritik går på indkøringsproblemer i forbindelse med Bornholmslinjens overtagelse af færgefarten i 2018, som gav problemer med forsinkelser.
- At Bornholmslinjen ved overtagelsen af færgefarten manglede forståelse for Bornholms erhvervsliv særlige fragtvilkår og ikke var lydhøre og imødekomende i forhold til at løse de problemer, der opstod i overgangsfasen.
- Der er kritik af det nye rederi vedrører ændringer af bookingsystemerne, hvor afbestilling ikke længere er muligt uden gebyr.
- Der mangler kapacitet i ugerne før, under, og efter Folkemødet i juni, hvor mange oplever problemer med at få gods til og fra øen.

Stigningen i godstransporten til og fra Bornholm.

Endelig har CRT set på den overordnede udvikling af fragten til og fra Bornholm som baggrund for analysen med henblik på om stigningen i fragtmængder skyldes lavere priser eller konjunktur forhold.

Opgjort i godsmængder er der sket en stigning i færgegodsset fra 2014 til 2019 på 88.000 ton. Dette dækker over en stigning i godsmængden på Rønne-Køge på 117.000 tons og et fald i godsmængden på Rønne-Ystad på 29.000 tons. Stigningen i godsmængden (opgjort i tons) har således været på 16,8%.

CRT opsummerer på baggrund af disse tal, at forskydningen af fragtmængder mellem de to ruter er i nogen grad et resultat af de begrænsninger i mulighederne for at få godsfragt med Rønne-Ystad-ruten, som er gennemført af Bornholmslinjen.

Ser man på udviklingen i den samlede vejgodsmængde i Danmark i perioden 2014 til 2019, så er der på trods af generelt høje økonomisk vækstrater kun sket en udvikling på -1% i den samlede kørsel og +1% i vognmandskørslen. Det giver en indikation af, at størstedelen af den observerede stigning i den bornholmske godstransport på 16% kan tilskrives specifikke bornholmske forhold og herunder de lavere fragtpreiser.

Opsummering:

Opsummerende viser analysen, i forhold til formålet, at CRT har redegjort for analysens to formål:

1. Om de bornholmske fragtkøbere, fordelt på de store fragtkøbere og øvrige fragtkøbere har fået lavere fragtpreiser. Analysen viste, at især de store fragtkøbere var tilfredse på trods af stort prisspænd, som kan skyldes fragttypen eller gode forhandlingsevner. For øvrige fragtkøbere er de kendetegnet af udbredt utilfredshed med fragtpreiserne og de finder ikke de har fået mærkbare prisreduktioner.

2. Og særligt for de store fragtkøbere aspekter som frekvens og afgangstider, kapacitet på forskellige ruter, bookingmuligheder, rettidighed osv. Her viste analysen en grundlæggende tilfredshed, men også en kritik af Bornholmslinjen regler for gebyrer, forsinkelser og kapacitet. Det skal bemærkes at analysen er afsluttet ultimo 2019.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 7: Opfølgning på Færgeanalyse Bornholm af persontransporten

Bilag

Samfundsbegrundet færgebetjening Bornholm CRToplæg

Åbent punkt

7 Opfølgning på Færgeanalyse Bornholm af persontransporten

30.10.40G01-0107

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	7	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Trafikkontaktrådet godkendte på sit møde den 20. februar 2020 CRTs færgeanalyse af persontransporten. Trafikkontaktrådet ønskede, at det også undersøges, hvordan det samfundsbegrundede formål og den samfundsmæssige værdi er kommet til gavn for samfundet Bornholm, og herunder tilflytning. CRT er kommet med et oplæg til en sådan analyse, som Trafikkontaktrådet skal drøfte

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- a) at analyse oplægget fra CRT drøftes
- b) at Trafikkontaktrådet skal beslutte, hvilket omfang og indhold analysen skal have

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:

Trafikkontaktrådet drøftede oplægget fra CRT, og Trafikkontaktrådet besluttede, ikke at igangsætte en analyse for nuværende.

Sagsfremstilling

Baggrund

Som opfølgning af Trafikkontaktrådets beslutning af 20. februar 2020 om at det også undersøges, hvordan det samfundsbegrundede formål og den samfundsmæssige værdi er kommet til gavn for samfundet Bornholm, og herunder tilflytning, har CRT lavet et forslag til oplæg til en sådan analyse. Analyseoplægget er vedlagt som bilag.

CRT har i 2019/2020 udarbejdet to analyser der har belyst forskellige aspekter af det forøgede statstilskud til færgebetjeningen af Bornholm. (1) betydningen for den bornholmske turisme og (2) betydningen for fragtomfang og fragtpriser.

Endnu mangler der en mere bred vurdering af, hvorledes det bornholmske samfund som helhed har fået gavn af det forøgede statstilskud.

Analysen

CRT foreslår, at analysen deles op, således at betydningen af det samfundsbegrundede formål/værdi samt tilflytning belyses på fem områder, som man kan vælge imellem:

1. Betydning for de fastboende

En analyse af den samfundsmæssige værdi af det forøgede færgetilskud vil naturligt indeholde en undersøgelse af bornholmernes vurdering af de ændrede vilkår. Den bornholmske befolkning har imidlertid fået nemmere og billigere adgang til bl.a. indkøbsmuligheder, kulturtilbud, natur, venner, familie osv. Uden for Bornholm og formålet med denne del af undersøgelsen er både at kortlægge, i hvilken udstrækning der gøres brug af de forskellige aktivitetstilbud og at afdække, om de ændrede rejsevilkår har ført til et andet rejsemønster og ændrede aktiviteter under rejsen.

2. Betydning for det bornholmske arbejdsmarked

CRT anfører at billigere priser og øget frekvens må forventes at have betydning for både ind og udpendling til Bornholm. De spørgsmål som skal belyse denne betydning er, hvorledes dette pendlingsmønster har ændret sig, og hvad det har betydet for de bornholmske virksomheders adgang til kvalificeret arbejdskraft? Er det blevet mere almindeligt at pendle og hvad karakteriserer de personer der pendler? Det kunne eksempelvis være i forhold til branche, uddannelse, alder og køn. Omvendt kan de bornholmske arbejdstagere tage job uden for Bornholm, og her vil CRT undersøge hvordan de billigere færgebilletter og den øgede frekvens betyder, at det er blevet mere fordelagtigt at pendle til job uden for Bornholm. Spørgsmålet er om de billigere færgebilletter har øget den bornholmske udpendling og hvilke grupper det i givet fald er, der pendler mere?

Endelig indeholder denne del af analysen fokus på de bornholmske virksomheders muligheder for at byde på arbejdsopgaver uden for Bornholm.

3. Betydning for tilflytningen

Der er tidligere lavet mindre analyser af hvorfor tilflyttere vælger Bornholm. CRT vil bygge videre på disse analyser, og det kan undersøges, hvordan særligt den ekstra afgang og den markant lavere pris på færgebilletter har påvirket oplevelsen af "tæt-på" følelsen både blandt gruppen af tilbageflyttere og blandt tilflyttere.

Det kan undersøges, hvordan tilbageflytnings- og nytillflytningsmønsteret tegner sig sammenlignet med andre yderkommuner, både før og efter den forbedrede færgeindsats betinget af det samfundsbegrundet tilskud.

4. Betydning for eksterne (sommerhus) ejeres relation til Bornholm

CRT fastslår, at de billigere færgebilletter også må forventes at have betydning for de eksterne ejere af bornholmske sommerhuse. De vil sandsynligvis komme oftere til øen, opholde sig længere på øen og andelen af eksterne ejere af bornholmske sommerhuse vil måske være stigende.

Endelige kan man på længere sigt måske forvente, at den større tilknytning til øen medfører en øget tilbøjelighed til efterfølgende at flytte til Bornholm. Her vil CRT undersøge om efterspørgslen efter bornholmske sommerhuse er steget mere end i andre sammenlignelige yderkommuner.

5. Substitutionseffekten i forhold til andre transportformer

CRT antager, at de billigere færgebilletter vil flytte passagerer fra fly over til færger. Undersøgelsen skal se på omfanget og betydningen af denne effekt, og kortlægge i hvilken udstrækning der over de sidste par år er sket en overflytning af passagerer, herunder hvilke typer af passagerer det er, som har skiftet transportform.

Metodiske overvejelser

CRT anfører, at alene kvantitative analyser inden for de fem emner, ikke vil give det fulde billede af de skitserede problemstillinger, og de anbefaler, at analysen suppleres med spørgeskema og interviewdata.

Der henvises i øvrigt til bilaget på side 3-6, hvor CRT i detaljer redegør for den metodiske tilgang til analysen.

Tidsplan og budget

CRT anfører, at projektet kan gennemføres inden for en tidsramme på 5 måneder efter accept af tilbuddet. Denne tidsramme vil gælde alle fem områder, der er skitseret ovenfor.

Projektet kan gennemføres inden for et budget på mellem 128.000 kr. og 832.000 kr. afhængig af hvor mange af de opstillede delanalyser opdragsgiver ønsker gennemført. De 128.000 kr. dækker alene den kvantitative analyse, mens beløbet op til 832.000 kr. også dække de forskellige kvalitative analyser inden for de fem delanalyser. Der henvises til detaljeret budget for de fem delanalyser i bilaget på side 6-8.

Økonomiske konsekvenser

Tilbuddet fra CRT beløber sig til mellem 128.000 kr. - 832.000 kr.

Finansieringen foreslås fra Trafikkontaktrådets budget, hvor der er et disponibelt beløb på 468.000 kr., der kan anvendes til sådanne analyser

Supplerende sagsfremstilling

Sekretariatets bemærkninger:

CRTs tidligere analyse om effekter for det bornholmske samfund behandlet på rådets møde den 22. februar 2020

Her fandt CRT frem til at direkte effekter for det bornholmske samfund af en reduktion af billetpriserne viser analysen at:

- Der er kommet 78 flere årsværk på Bornholm inklusive de afledte effekter
- Værdiskabelsen har betydet 34,3 mio. kr. direkte til Bornholm
- Merforbrug hos turisterne på Bornholm på 125 mio. kr.
- Det samlede skatteprovenu som følge af det øgede turismeforbrug er på 64,9 mio. kr.

Disse effekter kan dog ikke udelukkende henføres til de reducerede billetpriser, idet CRT også henviser til den generelle (høj)konjunktur samt den massive markedsføringsindsats fra Destination Bornholm i brandet Bornholm, som medvirkende årsager til stigningen i antal gæster til Bornholm.

Herudover er der en række andre effekter af de reducerede billetpriser:

Der har været en øget passagermængde på 11,6%.

De registrerede overnatninger er øget med 10,1% efter der er taget højde for de stigninger er kan henføres til højkonjunkturerne, som udgør 2%

Der har været en markant stigning inden for overnatning på campingpladser (17,9%), vandrehjem (24,4 %), og Airbnb (22,5 %).

For hoteller og feriecentre har der også været fremgang, dog mindre, idet der har været hhv. 7,8% og 3,9% stigninger.

Det bør derfor drøftes om forslaget om en ny analyse fra CRT, bidrager til øget viden om værditilvækst på Bornholm eller om den tidligere analyse med dens resultater er tilstrækkelig ?

Opdraget og formålet for design af analysen er, hvordan det samfundsbegrundede formål og den samfundsmæssige værdi er kommet til gavn for samfundet Bornholm, og herunder tilflytning.

CRT's analyse opfylder disse formål i deres analysedesign, både det samfundsbegrundede formål og den samfundsmæssige værdi og tilflytning i de fem samlede delanalyser.

Men alene beløbet for den samlede analyse på 832.000 kr. overskrider de afsatte midler i Trafikkontaktrådets budget i 2020, som er på 468.000 kr.

Derfor kan det alene være den kvantitative analyse, der vælges for alle fem delanalyser, eller der vælges en del af de fem emner, der så belyses både kvantitativt og kvalitativt. Et forslag kunne være, at man i første omgang valgte delanalyse 1 og 3 som vil beløbe sig til i alt 344.000 kr. ex moms. Ved at vælge delanalyse 1 får de væsentligste interessenter med i analysen, nemlig de bornholmske borgere, som har været et væsentligt udgangspunkt for den trafikale ligestilling med resten af Danmark.

Derfor er det frugtbart, at få belyst den bornholmske borgers opfattelse, holdning og synspunkt på formål og værdi af de nedsatte billetpriser. Delanalyse 3 som vedrører tilflytningen er også vigtig fordi Bornholm mangler tilflyttere og på sigt arbejdskraft inden for en række erhverv. Der sættes massivt ind i disse år med at øge tilflytningen gennem flere kanaler og en analyse af tilbageflytnings- og nyttilflytningsmønsteret, vil give et godt afsæt for at nå visionen om 42.000 indbyggere i 2028.

Derved afdækkes betydningen for de fastboende og tilflytningen. Indirekte kan delanalysen af tilflytningen give et overblik af, hvilke og hvor mange, der flytter til Bornholm og dermed også som potentiel arbejdskraft, hvilket ellers delanalyse 2 vil omfatte.

Delanalyse 5 er ikke valgt fordi de delanalyse 1 og 3 har en større udsagns værdi og opfylder og besvarer formålet, nemlig hvordan det samfundsbegrundede formål og den samfundsmæssige værdi er kommet til gavn for samfundet Bornholm, og herunder tilflytning.

Trafikkontaktrådet kan på senere tidspunkt beslutte sig for, om man ønsker analysen gennemført af de resterende emner.

Punkt 8: Bodspengenes anvendelse for det bornholmske samfund

Åbent punkt

8 Bodspengenes anvendelse for det bornholmske samfund

30.10.40G01-0115

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	8	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

På Trafikkontaktrådets møde den 20. februar 2020 blev det besluttet, at Bodspengenes anvendelse drøftes igen med ministeriet med henblik på at finde en løsning, der kan matches med formålet i Finansloven.

Sekretariatet har nu drøftet løsningsmuligheder med Transportministeriet om muligheden for, at bodspengene kan anvendes til indsættelse af ekstra afgang til gavn for det bornholmske samfund.

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- at Trafikkontaktrådet drøfter forslaget og retter henvendelse til transportministeren

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:

Trafikkontaktrådet drøftede forslaget og besluttede, at der ikke gøres mere for nuværende i sagen.

Sagsfremstilling

Trafikkontaktrådet drøftede bl.a. under mødet med transportminister Benny Engelbrecht den 31. oktober 2019, muligheden for at de bodspenge som Molslinjen betaler ved overtrædelse af dele af kontraktens bestemmelser blev tilbageført til det bornholmske samfund.

Et forslag som blev forslået var, at der kunne oprettes en rejsefond for bl.a. sportsklubberne for disse midler. Ministeren oplyste, at selve kontraktbetalingen er bevilget ministeriet gennem finansloven og bevillingen er målrettet det konkrete formål "Den samfundsbegrundede færgerute". Derfor kan bevillingen, herunder bodspenge, rent juridisk alene bruges til det formål der fremgår af finansloven. Dermed kan bodspengene ikke bruges til de formål som Trafikkontaktrådet har foreslået, f.eks. en rejsefond for sportsklubberne på Bornholm.

Trafikkontaktrådets sekretariat har efterfølgende haft kontakt til ministeriet, med henblik på at finde en løsning, der kan matches med formålet i Finansloven. Og at det efter dialog med ministeriet ikke vurderes realistisk, at få ændret anvendelsen af puljen til fx en pulje til idræt og kultur.

Et forslag kunne derfor være, afhængig af bodsbeløbets størrelse, at bruge bodsbetalingen til at købe ekstra afgang. Det vil i givet fald være inden for finanslovens bestemmelser.

Forslaget kræver dog en ret omfattende procedure og proces i Folketinget, idet forslaget først skal præsenteres og forhandles med Forligskredsen bag nuværende færgeaftale og muligvis også med Finansudvalget.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 9: Årsrapport 2019

Bilag

Årsrapport 2019 samt regnskab

Åbent punkt

9 Årsrapport 2019

30.10.40K07-0007

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	9	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

I henhold til Trafikkontaktrådets vedtægter § 9, skal der udarbejdes en kort årsberetning om Kontaktrådets arbejde i form af en årsberetning. Herudover er der i tilknytning til årsberetningen et revisorattesteret regnskab for 2019.

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- at årsrapporten 2019 godkendes

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:
Godkendt.

Sagsfremstilling

Det fremgår af Kontaktrådets vedtægter § 7, at der skal udarbejdes et regnskab. Dette regnskab skal udarbejdes af et privat revisionsfirma. Regnskabet revideres af Nexø Revision, BDO Kommunernes Revision

Herudover skal der udarbejdes en årsberetning, hvilket fremgår af § 8.

Som følge af principperne bag udarbejdelsen af årsrapporten, er begge de to krav opfyldt hermed, og der vil derfor alene blive udarbejdet en årsrapport. Den indeholder både et regnskab og årsberetning, hvilket fremgår af "Årsrapport 2019" for Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm.

Vedlagt som bilag "Årsrapport 2019" samt "Revisionsprotokol af 6. juni 2020"

Årsrapport 2019 indeholder i hovedoverskrifter:

- Sejlplan og takster 2019 fra Bornholmslinjen
- DATs flyvning til og fra Bornholm
- Møde med transportminister Benny Engelbrecht
- Molslinjen ønsker om ændring af vilkår i kontakten
- Drøftelser med Molslinjen

- Ny analyse af effekterne af prisnedsættelser på godstransporten og analyse af effekterne af prisnedsættelserne for den bornholmske økonomi
- Drøftelse af DI Bornholms henvendelse om godstransport
- Resultatopgørelse 2019
- Balance 2019

Årsrapporten vil blive gennemgået på mødet.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

Punkt 10: Siden sidst

Bilag

Tillægskontrakt 3 om ændring af bestemmelser relateret til bodsopgørelse

Åbent punkt

10 Siden sidst

30.10.40G01-0067

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	10	

Hvem beslutter

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm

Resumé

Punktet vedrører sager til orientering, som evt. senere kan komme til behandling og beslutning, eller sager der er fulgt op på fra tidligere møder

Indstilling og beslutning

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller,

- at Kontaktrådet tager orienteringen til efterretning

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:
Til efterretning.

Sagsfremstilling

Molslinjens ønsker til ændringer i kontrakten om 24 timers varsel ved aflysning.

Trafikkontaktrådet besluttede på sit møde den 20. februar 2020, at rette henvendelse til Transportministeriet med henblik på en ændring af kontraktens bestemmelser for Molslinjen om, at varsling af aflysninger som følge af ekstremt vejrlig tidligst kan varsles 2 timere før afgang, uden det udløser bodsbetaling til Molslinjen. Molslinjen har haft en praksis med at aflyse 24 timer før afgang, og det har ved flere lejligheder udløst en bod til rederiet. De rejsende har haft gavn af en aflysning 24 timer før afgang, idet man allerede dagen før vidste, at en afgang vil blive aflyst.

Ministeriet har nu svaret og ændret kontraktens bestemmelser, og varslingstidspunktet er ændret til 24 timer før afgang, hvilket betyder, at de rejsende i god tid kan planlægge alternativer til rejsen.

Kontraktændringerne er vedlagt som bilag

Værftsophold som følge af motoropgradering af Povl Anker

Trafikkontaktrådet behandlede på mødet den 20. februar 2020 et høringspunkt om værftsophold for Povl Anker som følge af motoropgradering af Povl Anker. På mødet tog Trafikkontaktrådet til efterretning at Molslinjen skulle opfylde en af to betingelser for værftsopholdet:

- 1) Hvornår værftsopholdet kan placeres, hvis Molslinjen skal kunne chartre fornøden erstatningstonnage

- 2) Hvorvidt Molslinjen- såfremt værftsoopholdet lægges i maj 2020 – vil have mulighed for at benytte Ekspresse 2 som erstatningstonnage på ruten Rønne-Ystad i tilfælde af havari.

Værftsoopholdet skulle oprindeligt have fundet sted i maj 2020 men grundet mangel på erstatningstonnage har man udskudt værftsoopholdet.

Molslinjen har nu meddelt, at værftsoopholdet finder sted i perioden 14. september- 18. oktober 2020.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 11: Eventuell

Åbent punkt

11 Eventuelt

30.10.40G01-0067

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm	25-06-2020	11	

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, den 25. juni 2020:
Intet.