

REFERAT Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm 2022-2025 d. 17-09-2024

Mødedato Tirsdag d. 17. september 2024 kl. 16:00

Mødested Mødelokale 1, Snorrebakken 66, Rønne

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

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsorden.....	3
Trafikafviklingen i sommeren 2024 på Bornholmslinjens ruter.....	4
Status på kapaciteten på Køgeruten.....	5
Status på fremtidig flybetjening af Bornholm.....	7
Landstrøm til Express 5 i Rønne havn.....	9
Udsolgte afgang for pendlere med Express 1.....	11
Kommissorium for udarbejdelse af Trafikkontaktrådets 2030-strategi.....	13
Orientering om aktuelle sager.....	15
Eventuelt.....	16

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsorden

Fraværende

Afbud fra Jacob Trøst

Afbud fra Merete Koch

Afbud fra Ole Dreyer

Bemærkninger til dagsordenen

Transportministeriet deltager via Skype.

Molslinjen deltager under behandlingen af punkt 2.

Punkt 2: Trafikafviklingen i sommeren 2024 på Bornholmslinjens ruter

23/15789

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Molslinjen gør status på trafikafviklingen i sommeren 2024 på Bornholmslinjens ruter.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- sagen til orientering

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Orientering givet.

Sagsfremstilling

Molslinjen er inviteret til Trafikkontaktrådets møde for at give rådet indblik i, hvordan færgetrafikken er afviklet i sommeren 2024 på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge.

Som led heri vil Molslinjen bl.a. følge op på Tillægskontrakt 10 (om indsættelse af HSC "EXPRESS 1" i stedet for HSC "MAX" fra 2024 på ruten Rønne-Ystad) samt trafikafviklingen i uge 32 på Ystadruten, hvor der blev sejlet fire ture færre end oprindeligt planlagt, jf. punkt 2 på mødet den 25. juni (Sejlplan og listepriser for 2025 samt tilpasning af sejlplan for 2024).

Punktet indledes med et kort oplæg, hvorefter der vil være mulighed for at stille spørgsmål.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 3: 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.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- sagen til orientering

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Drøftet.

Trafikkontaktrådet noterer sig den aktuelle opadgående tendens i 2024 og de 7 udsolgte afgang. Rådet opfordrer Transportministeriet til at følge udviklingen tæt og udvise rettidig omhu med henvisning til situationen 2022 samt Bornholmeranalysens prognose for og anbefalinger til godstransporten på Køgeruten.

Rådet ønsker fortsat en løsning, hvor Povl Anker indsættes på udvalgte afgang, så kapaciteten øges.

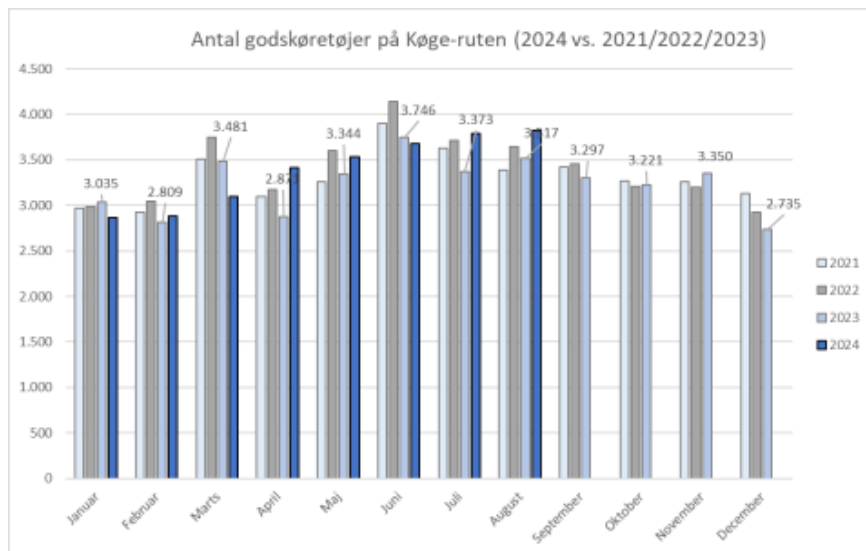
Sagsfremstilling

Kapaciteten på Køgeruten har i en årrække været en stigende udfordring for Bornholm. Dog har der i 2023 kunne spores en mindre nedgang i godsmængden. 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 i godsmængden via et fast dagsordenspunkt.

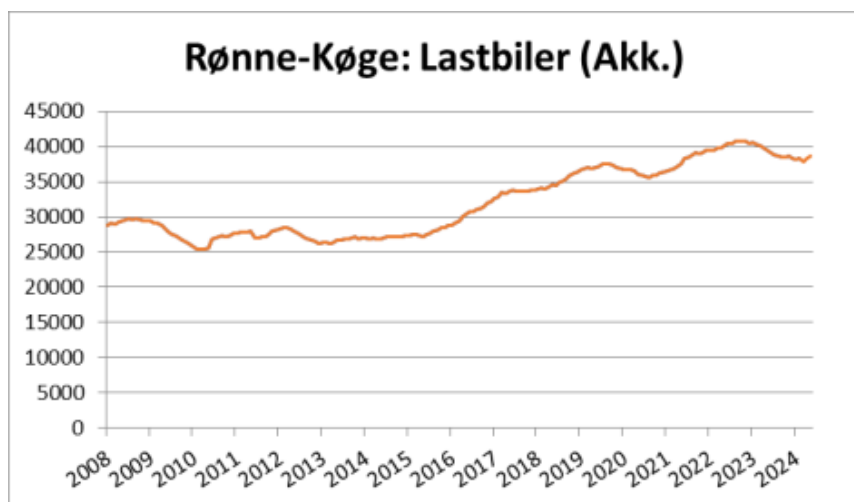
Aktuel udvikling i godsmængden

De seneste tal fra Molslinjen tyder på en begyndende opadgående tendens i 2024, om end de aggregerede tal fortsat er ca. 3,4 pct. under niveauet i 2022. Der har i årets første 8 måneder været 7 udsolgte afgang (ud af 485), hvor der sidste år blot var 3 udsolgte afgang.

Nedenstående figur viser antallet af godskøretøjer på Køgeruten i 2021, 2022, 2023 og 2024.



Nedenstående figur viser den akkumulerede mængde gods de seneste 12 måneder.



Trafikkontaktrådets sekretariat bemærker, at den opadgående tendens i 2024 flugter med ”Bornholmeranalysens” prognose for godsmængden frem mod 2030. På den baggrund blev det i 2023 konkluderet, 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”

På rådsmødet i december 2023 kom Trafikkontaktrådet med følgende udtalelse relateret hertil:

”Trafikkontaktrådet noterer sig den aktuelle nedgang i godsmængden og tager forligskredsens beslutning til efterretning [om ikke at indsætte yderligere kapacitet]. Rådet imødeser i forlængelse heraf tiltag, der kan medvirke til en bedre udnyttelse af den nuværende kapacitet.

Samtidig betoner rådet, at den aktuelle nedgang i godsmængden ikke ændrer ved, at den begrænsede kapacitet forventeligt vil blive et problem igen for Bornholm, hvis ikke der aktivt gøres noget for at frigive eller tilføre kapacitet til Køgeruten. Rådet opfordrer i forlængelse heraf til, at der udvises rettidig omhu, så Bornholm ikke igen skal stå i en lignende situation.”

Sekretariat afventer desuden en opfølgning på rådets opfordring til Transportministeriet, om at gå i dialog med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet om kapaciteten på Køgeruten i forbindelse med etableringen af Energiø Bornholm, jf. referatet fra rådsmødet i juni 2024.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 4: Status på fremtidig flybetjening af Bornholm

22/21376

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet anbefalede på mødet i juni at afdække muligheden for, at en operatør kan betjene flyruten til København via et EU-udbud med afsæt i den nuværende rammeaftale. Der lægges derfor op til, at rådet følger op på anbefalingen og drøfter den fremadrettede proces.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- at rådet drøfter status på fremtidig flybetjening af Bornholm.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Drøftet.

Der er igangsat en proces, der skal lede frem til en markedsafdækning. Bornholms Regionskommune og Region Hovedstaden er således i gang med at følge op på rådets anbefaling.

Region Hovedstaden inviterer Bornholms Regionskommune, Forsvaret, Hjemmeværnet, Politiet og Beredskabsstyrelsen til et møde om evt. interesse for at indgå i en kommende kontrakt om flyrejser. Det er planen at påbegynde udarbejdelse af kravspecifikation og udbud i efteråret 2024.

Trafikkontaktrådet opfordrer til, at opgaven med markedsafdækningen prioriteres.

Sagsfremstilling

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 færgen
- 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 udløber.

Trafikkontaktrådets anbefaling

Trafikkontaktrådet betonedede på mødet den 25. juni 2024, at:

"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 [...]"

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 afgang 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 [..]”

Status på fremadrettet proces

Trafikkontaktrådet sekretariat har efterfølgende foreholdt Region Hovedstaden og Bornholms Regionskommune rådets anbefaling. Det oplyses, at der er taget initiativ til at følge op på anbefalingen, og at processen, der skal lede frem til en markedsafdækning, er påbegyndt.

Annemarie Hellebek og Jacob Trøst vil på mødet supplere med en aktuel status på arbejdet.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 5: Landstrøm til Express 5 i Rønne havn

24/19176

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

I modsætning til Express 1 kobles Express 5 ikke på landstrøm, når færgen ligger ved Øernes Kaj (1-2 gange om ugen). Det skyldes, at Express 5 tilsluttes landstrøm på styrbord side agter på færgen, hvorimod Express 1 tilsluttes landstrøm på bagbord side agter på færgen.

Færgernes dieseldrevne generatorer påvirker miljø og klima negativt, når de ligger i havn uden landstrøm. Hertil klager naboer til Øernes Kaj over støj- og lugtgener fra Express 5. Trafikkontaktrådet skal drøfte, hvordan rådet forholder sig til landstrømsproblematikken.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- at rådet adresserer spørgsmålet om landstrøm, når færgerne ligger i havn for natten, herunder den manglende landstrømstilkobling af Express 5 ved Øernes Kaj.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Drøftet.

Trafikkontaktrådet opfordrer Molslinjen til at foretage de nødvendige investeringer, der skal til for at tilslutte færgerne til landstrøm, når de ligger i Rønne havn, herunder Express 5 ved Øernes Kaj. Rådet understreger behovet for en grøn omstilling af færgedriften samt hensynet til miljøet og naboerne.

Sagsfremstilling

Det er nødvendigt for Express 5 og Express 1 at have en række systemer kørende, når færgerne ligger stille. Derfor producere færgerne strøm med brændstofdrevne generatorer, når færgen ligger i havn for natten, hvis ikke de kan sluttes til et landstrømsanlæg.

I modsætning til de brændstofdrevne generatorer – der for nuværende kører på diesel på Molslinjens færger til og frem Bornholm – støjer og lugter et landstrømanlæg betydeligt mindre. Samtidig tages der hensyn til klima og miljø ved i stedet at benytte landstrøm.

Landstrømsituationen ved færgelejerne

Øernes Kaj

Der er etableret et landstrømsanlæg, som Express 1 benytter, når færgen ligger ved Øernes Kaj. Express 5 kan dog på nuværende tidspunkt ikke anvende anlægget, når Express 5 er fortøjet ved Øernes Kaj. Det skyldes, at kablerne fra anlægget skal tilsluttes agter/styrbord på Express 5 i modsætning til Express 1, hvor tilslutningen foregår agter/bagbord på færgen.

Express 5 ligger som udgangspunkt ved Øernes Kaj to dage i højsæsonen (onsdag og søndag) og én dag i lavsæsonen (grundet beslutningen om en ugentlig oplægningsdag, jf. sejlplanen for 2024). Det bemærkes i forlængelse heraf, at støj- og lugtgener har givet anledning til klager fra naboer, når Express 5 ligger ved Øernes Kaj. Molslinjen gør hertil opmærksom på, at rederiet overholder de støjkrav mv., der er til benyttelsen af færgerne i Rønne Havn.

Færgeleje 1

Hverken Express 1 eller Express 5 benytter landstrøm ved Færgeleje 1. Express 5 er dog forberedt til at skulle anvende landstrøm ved den natlige oplægning i færgeleje 1 (vender styrborgsside til kaj), hvor Express 5 har sin normale fortøjningsplads. Etableringen af et landstrømsanlæg til Express 5 er besluttet og forventes igangsat i løbet af foråret 2025.

Det bemærkes, at det ikke anvendes landstrøm, når færgerne er i drift i løbet af dagen, grundet den korte tid, som færgerne opholder sig ved Færgeleje 1, mellem sejladsene.

Fremtidsplaner

Ifølge Molslinjen er der endvidere planlagt yderligere investeringer i landstrømstilslutning for både Express 1 og Express 5, så begge færger kan tilsluttes i både styrbord og bagside side. Investeringerne forudsætter dog bestyrelsens godkendelse og kan derfor ikke sættes i værk.

Moslinjen gør hertil opmærksom på, at det ikke er et krav fra myndighedernes side, at der anvendes landstrøm. Landstrømsanlægget til Express 1 ved Øernes Kaj er således et initiativ, der er iværksat og betalt af Molslinjen for bl.a. at gøre færgefarten mere bæredygtig.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 6: Udsolgte afgange for pendlere med Express 1

24/19311

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Flere pendlere har udtrykt utilfredshed med, at pendlerbilletter til Express 1 ofte er udsolgt i højsæsonen, selvom der fortsat er ledig kapacitet på færgen og få pendlere i pendlerloungen.

Molslinjen er dog ikke kontraktligt forpligtet til at udbyde pendler-billetter til Express 1, når først rederiet har solgt det antal billetter, der svarer til MAX' kapacitet, jf. Tillægskontrakt 10, og pendlernes vilkår er derfor heller ikke blevet forringet som følge af den nye ordning.

Omvendt kan der stilles spørgsmål til pendlerproduktets værdi, hvis der i højsæsonen ofte er udsolgt med Express 1 (på trods af ledig kapacitet), mens pendlerproduktet i lavsæsonen bliver udhulet af det store udbud af billige billetter på grund af den dynamiske prisstruktur.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- at udfordringen med, at der er udsolgte afgange for pendlere med Express 1, drøftes.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Drøftet.

Trafikkontaktrådet anerkender, at Molslinjen ikke er kontraktligt forpligtet til at øge det udbudte antal pendlerbilletter på de afgange, hvor Express 1 sejler i stedet for Max. Rådet opfordrer dog Molslinjen til fortsat at være fleksibel over for, at der på de afgange, hvor der f.eks. kan opstå problemer for personale fra Bornholms Hospital, kan udbydes et ekstra antal pendlerbilletter.

Rådet ønsker i forlængelse heraf en tydeligere kommunikation omkring vilkårene for pendlerbilletter i forbindelse med købet af pendlerproduktet, herunder i forhold til sejlads med Express 1 i højsæsonen.

Sagsfremstilling

Flere pendlere, herunder især personale fra Bornholms Hospital, har i løbet af sommeren 2024 udtrykt deres utilfredshed med, at pendlerbilletter til Express 1 ofte er udsolgt i højsæsonen, selvom der fortsat er ledig kapacitet på færgens bildæk og få pendlere i pendlerloungen.

Trafikkontaktrådets sekretariat gjorde derfor i juni måned Molslinjen opmærksom på problematikken og opfordrede til, at rederiet forholder sig løsningsorienteret (velvidende om, at Molslinjen ikke er kontraktligt forpligtet til at udbyde pendlerbilletter til Express 1, når først rederiet har solgt det antal billetter, der svarer til MAX' kapacitet, jf. Tillægskontrakt 10).

Molslinjen har hertil oplyst, at rederiet *[..] undtagelsesvist [har] øget det udbudte antal pendler-billetter på de afgang, hvor der ville kunne opleves problemer for personalet fra Bornholms Hospital. Herudover kan der desværre ikke mere generelt åbnes for et øget udbud af pendlerbilletter på afgang, hvor billetsalget har oversteget MAX's kapacitet*".

Sekretariatet bemærker, at Molslinjens mulighed for at sælge billetter ud over MAX' kapacitet i fri trafik på Express 1 er den pris, som Bornholm har betalt for øget kapacitet og komfort ved at lade Express 1 besejle Ystadruten (sammen med Express 5) i stedet for MAX. Vilklårene for pendlere er derfor ikke blevet forringet som følge af den nye tillægskontrakt, men pendlere nyder ikke på samme måde godt af den ekstra kapacitet på Express 1 i forhold til MAX.

Trafikkontaktrådet har derfor også understreget vigtigheden af, at vilkårene for pendlerne ved køb af pendlerbilletter på afgang med Express 1 bliver tydeligt forklaret og kommunikeret.

Pendlerproduktets værdi

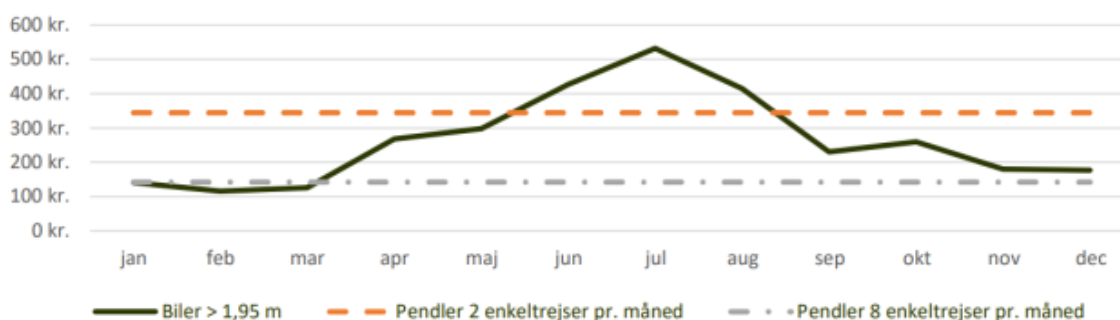
De udsolgte afgang i højsæsonen med Express 1 (på trods af ledig kapacitet) har for nogle pendlere givet anledning til at stille spørgsmål ved pendlerproduktets værdi.

Trafikkontaktrådets sekretariat henviser i forlængelse heraf til Bornholmeranalysens side 49:

”Billige billetter i lavsæson udhuler pendlerprodukter samt rabatterede billetter til pensionister og personer med handicap

Pensionistbilletter og handicap-billetter kan i perioder, hvor de normale billetter er meget billige, risikere at være dyrere end andre billetter. Det skal dog bemærkes, at billetvilkårene (regler for refundering, ændringer mv.) for pendlere, passagerer med handicap og pensionister er bedre end hvis der købes lavprismilletter. Visse billetter er i perioder så billige, at det har udhulet pendlerprodukterne, hvilket kan ses i figur 23. Dette betyder, at flere Bornholmske pendlere fravælger pendlerordningen.

Figur 23 - Gennemsnitspris for lave biler med og uden pendleraftale, 2022



Det kan således være uoverskueligt for den rejsende at finde det billigste produkt, og for pendlere, der skal betale et årligt gebyr for at opnå særlige pendlerrabatter, betyder det, at det ofte er billigere at benytte almindelige billetter end at benytte de målrettede pendlerprodukter. Dette er ikke et problem som sådan, men gør det besværligt for de rejsende at vælge, hvilket billetterprodukt der er bedst egnet til netop deres situation. Samtidig er denne problemstilling med til at give pendlerprodukterne et blakket ry.”

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 7: Kommissorium for udarbejdelse af Trafikkontaktrådets 2030-strategi

24/19068

Politisk sagsgang

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm (Trafikkontaktrådet)

Resumé

Trafikkontaktrådet skal tage stilling til et kommissorie for udarbejdelse af rådets 2030-strategi.

Indstilling

Trafikkontaktrådets sekretariat indstiller:

- at ”Kommissorium for udarbejdelse af Trafikkontaktrådets 2030-strategi” godkendes

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Godkendt.

Trafikkontaktrådet ønsker fokus på prisstrukturen og Øresundsbroen i forbindelse strategiarbejdet.

Sagsfremstilling

Trafikkontaktrådet har besluttet at genbesøge rådets strategiske fokusområder med henblik på at tydeliggøre det bornholmske samfunds holdninger og ønsker til trafikbetjeningen i 2030.

Trafikkontaktrådets sekretariat lægger derfor op til, at der udarbejdes en 2030-strategi for transporten til og fra Bornholm baseret på rådets prioriteter. Der skal i forlængelse heraf tages stilling til et kommissorie for arbejdet (se bilag), der rammesætter udarbejdelsen af strategien.

Der lægges op til følgende opgaveelementer:

1) Evaluering af nuværende fokusområder

Gennemgang af de eksisterende strategiske fokusområder med henblik på at vurdere deres relevans og betydning for trafikbetjeningen af Bornholm i 2030.

2) Indarbejdelse af analyseresultater

Indarbejdelse af resultaterne fra "Bornholmeranalysen" (2023) og "Analyse af Bornholms flybetjening" (2024) i strategien. Analyserne skal danne grundlag for identificeringen af centrale udfordringer og muligheder i den fremtidige trafikbetjening.

3) Mulighed for supplerende viden

På baggrund af opgave 1 og 2 tages der stilling til, om processen skal suppleres med flere analyser, oplæg, rejser mv., så rådet er klædt på til at fastlægge strategien.

4) Dialog med interessenter

Dialog med interessenter, der ikke er repræsenteret i rådet, med henblik på at sikre, at der i 2030-strategien ”tænkes hele vejen rundt” om trafikbetjeningen af Bornholm

5) Udarbejdelse af 2030-strategi

Sammenstilling af den endelige strategi, der indeholder Trafikkontaktrådets holdninger og ønsker til trafikbetjeningen i 2030, herunder opstilling af mål og handleplaner.

Strategiprocessen igangsættes i 2. halvår af 2024 og afsluttes i første halvår i 2025. Der henvises herudover til det bilagte kommissorie for udarbejdelse af rådets 2030-strategi.

Økonomiske konsekvenser

Der afsættes 200.000 kr. ekskl. moms til strategiprocessen til brug for rådgivning, oplæg mv.

Bilag

Kommissorium for Trafikkontaktrådets 2030-strategi

Punkt 8: 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 17-09-2024

Orientering givet.

Passagerforeningen gør i forhold til opmarcharealet opmærksom på, at skiltning og trafikreguleringen ikke har fungeret hensigtsmæssigt.

Sagsfremstilling

Der gøres opmærksom på følgende:

- *Ny færgerute til Polen.* Det polske statsrederi, Polferries, planlægger at åbne en ny kommerciel færgerute mellem Rønne og Kolobrzeg i maj 2025. Rederiet er i den forbindelse på udkig efter et skib til 500 passagerer og 50 biler. Ifølge de foreløbige planer skal færgen sejle hver dag i højsæsonen og tre dage om ugen i skuldærsæsonen.
- *Transport af farligt gods.* Det fremgår af høringsmateriale vedrørende sejlplanen for 2025, at Molslinjen fastholder et udvidet antal afgang med farligt gods på Køgeruten i lavsæsonen. Trafikkontaktrådets sekretariat har spurgt Molslinjen, om og i hvilket omfang det har betydning for passagertransporten på ruten. Hertil oplyser Molslinjen:

”Det har fortsat vist sig nødvendigt at give erhvervet mulighed for at have farligt gods med på afgangene tirsdag, onsdag, torsdag og fredag fra Køge samt mandage, tirsdage, onsdage og torsdage fra Rønne i lavsæsonen. Erfaringerne fra dels 2023 og dels i år har indtil videre ikke vist, at tiltaget har betydning for passagertransporten, som typisk er mere koncentreret omkring weekenderne”

- *Status på opmarchareal.* Bornholms Regionskommune oplyser, at projektets sidste etape blev igangsat i uge 37. Der vil i forlængelse heraf være lysregulering på Munch Petersens Vej frem til uge 42-43. Hvis vejret tillader det, vil vejen og opmarcharealet blive asfalteret i uge 41-42. Projektet forventes afsluttet medio december 2024.

Økonomiske konsekvenser

-

Punkt 9: Eventuelt

Der blev orienteret om følgende:

.

Beslutning Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm den 17-09-2024

Intet.