



MINISTEREN

Udvalget for Landdistrikter og Øer  
Folketinget

Dato 11. februar 2015  
J. nr. 2015-423

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Udvalget for Landdistrikter og Øer har i brev af 20. januar 2015 stillet mig følgende spørgsmål (ULØ alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 95:**

Hvad er konsekvenserne ved at reducere i erstatningsfærgen til Bornholm i forhold til:

- a. Begrænsninger i de foreslåede løsningsmuligheder ved aflysning af hurtigfærger pga. dårligt vejr?
- b. Konsekvenserne for regulariteten ved fjernelse af reservefærgen (både på Ystadruten og Køgeruten)?
- c. Erstatningsfærgens funktion som reservekapacitet for Bornholm?
- d. Erstatningsfærgens rolle ved sejlads på ruten til Tyskland?
- e. Konsekvenser for rejsende af manglende regularitet?
- f. Konsekvenser for turisterhvervet ved manglende regularitet?
- g. Konsekvenser for turisterhvervet ved fjernelse af kapacitet på Tysklandsruten?
- h. Konsekvenser for Bornholms samlede økonomi ved fjernelse af kapacitet og regularitet?

**Svar:**

Regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti indgik d. 11. december 2014 aftale om den fremtidige færgebetjening af Bornholm.

Hvis partierne er villige til det, vil der komme en 2. etape i forhandlingerne om den fremtidige færgebetjening af Bornholm. Jeg støtter dette og håber på, at der bliver mulighed for, at vi i forligskredsen kan se på, om vi kan imødekomme nogle af de udfordringer, som man bl.a. har fremhævet fra bornholmsk



side. I første række forudsætter dette, at forligskredsen bag Vækstpakken 2014 er enig i at afsætte nogle af de overskydende midler (fra pkt. 108 i vækstpakken) til færgebetjeningen af Bornholm.

Jeg forstår spørgsmålet således, at der ønskes svar på konsekvenserne ved, at det indgår i aftalen, som den blev indgået, at der ikke stilles krav om en erstatningsfærge.

*Ad. a) Konsekvenser ved aflysning af hurtigfærger pga. dårligt vejr.*

Tabellen nedenfor angiver antallet af gange, den nuværende erstatningsfærge Povl Anker har været indsat på henholdsvis Ystad-ruten og Køge-ruten og fordelt efter årsag til indsættelse.

*Tabel: Brugen af erstatningsfærgen fordelt efter rute og på årsag (2012-2014)*

Dobbeltture m. Povl Anker	2012		2013		2014	
	Ystad	Køge	Ystad	Køge	Ystad	Køge
Vejr (vind/bølger)	5	-	-	-	1	-
Teknik (akut)	1	4	-	1	4	-
Planlagt værftsoophold (antal dage)	9		25	15	36	

Det fremgår af tabellen, at erstatningsfærgen primært er blevet indsat på dage, hvor de andre færger har været på planlagt værftsoophold. Det bemærkes i den forbindelse, at det indgår i aftalen af 11. december 2014, at den kommende operatør vil være forpligtet til at chartre erstatningstonnage ved planlagte værftsoophold og opretholde en uændret betjening af Bornholm.

Som det fremgår af tabellen, er erstatningsfærgen kun blevet indsat et mindre antal gange på grund af vejrlig (vind/bølger) i de seneste år. Derudover er færgen også blevet indsat et mindre antal gange som følge af akut opståede tekniske problemer på de øvrige færger.

I 2014 planlagde operatøren i alt at gennemføre 1794 dobbeltture på henholdsvis Rønne-Ystad og Rønne-Køge. Det fremgår af tabellen, at operatøren i sidste ende blot indsatte erstatningsfærgen 5 gange i 2014, udover erstatningssejladsen i forbindelse med planlagte værftsoophold.

Erstatningsfærgen er hovedsageligt blevet indsat som følge af dårligt vejr i vinterhalvåret/lavsæsonen, hvor kundernes efterspørgsel og færgernes kapacitetsudnyttelse i forvejen er lav. Derudover bemærkes det, at operatøren allerede i



dag helt aflyser afgang i de situationer, hvor vejret er så dårligt, at erstatningsfærgen heller ikke kan sejle.

Side 3/6

Ovenstående ændrer ikke på, at fraværet af en erstatningsfærges vil påvirke robustheden af færgebetjeningen af Bornholm.

#### *Ad b) Konsekvenser for regulariteten på hhv. Ystad-ruten og Køgeruten*

Med regularitet forstår jeg generelt, at der spørges til forhold vedrørende rettidighed - det vil sige forsinkelser og aflysninger.

Som nævnt ovenfor har erstatningsfærgen været anvendt ved vejræssige hindringer og akut opståede tekniske problemer. Fraværet af en erstatningsfærges vil have den betydning for de rejsende, at de afgang på såvel Køge- som Ystad-ruten, hvor erstatningsfærgen i dag indsættes, i udgangspunktet må formodes at blive aflyst.

Afhængigt af hvilke typer hurtigfærger, som tilbudsgiverne byder ind med, vil der dog være mulighed for, at de to hurtigfærger på Ystad-ruten i et vist omfang kan dække for hinanden ved teknisk nedbrud. Hvis begge hurtigfærger er i drift – f.eks. på de travleste dage i højsæsonen – kan dette dog være vanskeligt.

Ved aflysning af hurtigfærger på grund af vejrlig vil det være en mulighed for rejsende at benytte eftermiddagsafgangen med konventionel færge fra Rønne mod Køge, såfremt vejret ikke også forhindrer den i at sejle. Alternativt må de rejsende vente til næste afgang.

På de 5-10 travleste dage i juli-august vil et teknisk problem på en hurtigfærges kunne medføre et kapacitetspres på ruten.

Der kan opstå et særligt problem i den situation, hvor vejrlig forhindrer sejlads med hurtigfærger i to eller flere sammenhængende dage, og at passagerer derfor "strander" i Rønne og Ystad. I udbuddet tages der særligt hensyn til denne situation, og operatøren vil da være forpligtet til midlertidigt at omlægge Køgefærgen til Ystad-ruten, hvor den vil kunne sejle pendulfart. Denne særlige situation vil typisk kunne være aktuel i vinterhalvåret, hvor der ofte er få rejsende.

#### *Ad c) Konsekvenser for erstatningsfærgens funktion som reservekapacitet*

Jeg forstår spørgsmålet sådan, at der henvises til en situation, hvor operatøren vælger at indsætte erstatningsfærgen som fri trafik for at håndtere en ekstraordinær efterspørgsel, der ligger ud over kontraktens kapacitetskrav. Det var f.eks. tilfældet i 2014 på enkelte dage under folkemødet på Bornholm.

Det er vigtigt at bemærke, at operatøren naturligvis fortsat er berettiget til at sejle mere end foreskrevet i kontrakten. Operatøren kan for eksempel indsætte



ekstra afgange med de eksisterende færger, eller lejlighedsvis chartre tonnage, hvis der er efterspørgsel til det.

Side 4/6

Dertil kommer, at de kapacitetskrav, som forligskredsen besluttede, at den kommende operatør skal opfylde i den nye kontrakt, tager højde for den forventede passagerudvikling over kontraktens løbetid. Derudover indeholder kapacitetskravene også et vist rum for, at efterspørgslen kan udvikle sig ud over det forventede. Derudover vil den nye kontrakt give mulighed for en betydelig højere grad af fleksibilitet med hensyn til at flytte dobbeltture mellem de enkelte kapacitetsdagstyper, således at sejlplanen år for år kan tilpasses behovene bedst muligt. Endelig vil kontrakten indeholde en sikkerhedsventil i form af mulighed for, at der kan tilkøbes ekstra trafik, såfremt dette måtte blive nødvendigt.

#### *Ad d) Konsekvenser for besejlingen af ruten Rønne-Sassnitz*

For så vidt angår ruten Rønne-Sassnitz er det vigtigt at holde sig for øje, at den ikke indgår i kontrakten om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, men i dag besejles af Danske Færger A/S som såkaldt fri trafik. Den vil heller ikke indgå i den kommende færgekontrakt. Det vil være i strid med EU's statsstøtteregele at dimensionere kravene til f.eks. Køge-færgen, der er en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, ud fra hensynet til en rute, der drives rent kommercielt – uanset at ruten Rønne-Sassnitz er af økonomisk betydning for Bornholm.

Idet ruten Rønne-Sassnitz ikke er en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm og dermed ikke et kontraktkrav, vides det under alle omstændigheder ikke, om den vindende tilbudsgiver vil besejle ruten fremadrettet. Det afhænger af den enkelte tilbudsgivers vurdering af det kommercielle potentiale heri.

Den nuværende operatør Danske Færger A/S har oplyst, at ca. halvdelen af de tyske turister, der sejlede med rederiet til Bornholm i 2014, benyttede ruten Rønne-Ystad. Af de turister, der rejste via Rønne-Sassnitz, var det desuden kun lidt under halvdelen, der benyttede afgangene som blev betjent af den nuværende reservefærgen Povl Anker – dvs. under en fjerdedel af det samlede antal tyske turister. Resten sejlede med Køge-færgen Hammerodde mellem Rønne og Sassnitz.

Også uden erstatningsfærgen giver forliget mulighed for, at operatøren kan foretage en daglig dobbelttur på ruten Rønne-Sassnitz med Køge-færgen.

Alt i alt mener jeg altså ikke, at der er belæg for en konklusion om, at den tyske turisme på Bornholm står og falder med tilstedeværelsen af en erstatningsfærgen. Det siger dog sig selv, at den kan blive påvirket.



Transportministeriet ligger ikke inde med beregninger af konsekvenserne for turisterhvervet ved, at Rønne-Sassnitz besejles i mindre omfang end i dag.

Side 5/6

*Ad e) Konsekvenser for de rejsende ved manglende regularitet.*

Jeg henviser til min besvarelse af pkt. b.

*Ad f) Konsekvenser for turisterhvervet ved manglende regularitet?*

Jeg henviser til min besvarelse af pkt. b.

*Ad g) Konsekvenser for turisterhvervet ved fjernelse af kapacitet på Tysklandsruten?*

Jeg henviser til min besvarelse af pkt. d.

*Ad h) Konsekvenser for Bornholms samlede økonomi ved fjernelse af kapacitet og regularitet?*

Det er min vurdering, at aftalen om den fremtidige færgebetjening indeholder en række elementer, der vil komme Bornholm, turismen til Bornholm og det øvrige bornholmske erhvervsliv til gavn.

Aftalen fra december 2014 om den fremtidige færgebetjening af Bornholm sikrer, at der fortsat er en intensiv færgebetjening på Rønne-Ystad i højsæsonen, og kravene til ruternes kapacitet giver rum til, at turismen fortsat kan udvikle sig.

For passagererne vil der være flere billigere billetter, idet de gennemsnitlige priser på de almindelige passagerbilletter sænkes med 10 pct.

Udbuddet tilrettelægges desuden, så den tilbudsgiver, der yder de største reduktioner af de gennemsnitlige passagerbilletpriser på udvalgte billettyper ud over de 10 pct., vinder kontrakten. Det er forventningen, at det vil medføre yderligere reduktion af billetpriserne.

Det er værd at nævne, at den kommende operatør får ansvaret for, hvordan billetprisreduktionen konkret skal udmøntes. Det er min forventning, at det særligt vil være attraktivt for operatøren at sænke priserne i skuldærsæsonen. Eksempelberegninger viser, at det sandsynligvis vil give en rabat på over 20 pct. i forhold til listepriisen på billettypen "bil+5" i dag, hvis rabatten gives hele skulder- og lavsæson. Hvis operatøren målretter rabatten i skuldærsæsonen, vil reduktionen i sagens natur blive større endnu. Det vil medvirke til at tiltrække flere turister uden for højsæsonen og samtidig gøre, at operatøren kan udnytte sin kapacitet mere effektivt. Det har længe været et ønske fra bornholmsk side,



at man kunne udnytte skuldærsæsonen bedre og tiltrække flere turister til øen uden for den absolutte højsæson. Aftalen giver gode muligheder for dette.

Side 6/6

Endelig udestår som nævnt indledningsvist udmøntningen af ca. 48 mio. kr. af vækstpakke midlerne, hvilket også – forudsat at der kan skabes enighed i de to forligskredse – kan komme færgebetjeningen af Bornholm til gavn.

Transportministeriet ligger ikke inde med beregninger eller estimater for hvordan de nye kontraktkrav konkret vil påvirke den bornholmske økonomi. Som nævnt forventer jeg dog, at en række forhold i aftalen vil påvirke rammebetingelserne for Bornholm positivt.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke