

Holte, den 22. juli 2015

Transportminister Hans Christian Schmidt,
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Færgeforbindelser til Bornholm, jf. færgeforliget af 11. dec. 2014.

Da det endelige udfald af færgeforliget vedrørende Bornholm p.t. bliver underkastet en revurdering som følge af regeringsskiftet, vil jeg henlede opmærksomheden på nogle forhold, som er af helt afgørende betydning for færgefarten frem til 2028.

Konklusioner

I. Færgeforliget henviser i betydeligt omfang til konditionerne i det aktuelle udbud. Det betyder bl.a., at overfartstiden på Ystad-ruten ikke må overstige 80 minutter.

Ved en ændring af overfartstidskravet til 100 minutter vil det bevirke, at operatøren opnår valgmulighed mellem at anvende en katamaran eller en konventionel hurtigfærge – evt. baseret på LNG. Den samlede overfartstid fra Bornholm til Hovedstaden forøges kun ca. 5% ved en sådan justering, men en langt større stabilitet og komfort for passagererne opnås ved denne ændring.

II. Færgeforliget fastlægger, at den direkte forbindelse til Sjælland skal ske til Køge med en færge, som medtager gods og passagerer.

Ved at tilføje Københavns havn som en alternativ mulighed til Køge-destinationen, vil operatøren have mulighed for at vurdere, hvilken lokalitet, der giver flest brugere, og ud fra en samlet vurdering medfører den bedste service for såvel passagerer som godset. En sådan justering bevirker ikke flere tilskudsmidler.

Baggrund for henvendelsen og yderligere kommentarer

Jeg og mange andre, som hyppigt skal til og fra Bornholm på nøje fastlagte tidspunkter, har behov for at rejsen forløber uden risiko for aflysning eller, at uroligt vejr lig gør overfarten til et mareridt. Den aktuelle tonnagesammensætning tilsikrer ikke disse behov, jf. at udbudskravet om en overfartstid på 80 minutter forhindrer anvendelse af konventionelle hurtigfærger, hvis indsættelse i de fleste tilfælde ville løse problemerne.

Tidligere korrespondance

Den 4. april 2013 rettede jeg første gang henvendelse til transportministeriet for at gøre opmærksom på, at det kommende udbud burde muliggøre helårlig sejlads på Ystad-ruten med andet end katamaraner, som ikke er egnede til anvendelse i Østersøen, når regularitet og komfort skal tilgodeses.

Konventionelle hurtigfærger er langt at foretrække, og de vil også kunne udnyttes til natsejlads på København, som er start-/slutdestination for mange rejsende.

Den 11. januar 2015 tilskrev jeg den daværende transportminister og anførte seks punkter, hvor væsentlige forudsætninger af objektiv karakter for færgefarten – beskrevet i ”Rapporten for den fremtidige færgebetjening af Bornholm” fra juni 2014 – ikke var i overensstemmelse med det indgåede færgeforlig, hvorfor justeringer burde foretages.

Ultimo januar fik jeg min redegørelse af 11. januar 2015 med de deri rejste spørgsmål optaget som spørgsmål X på det kommende samråd med ministeren.

Samrådet blev afholdt den 19. februar 2015 og mine indsigelser blev afvist, hovedsagelig med den begrundelse, at en konventionel hurtigfærge ikke kunne besejle Ystad-ruten på ca. 100 minutter, som jeg lagde op til, men at sejltiden ville være 120–140 minutter, hvorfor det ville være helt uinteressant for den kommende operatør.

Den 24. februar 2015 tilskrev jeg ministeren og forsøgte detaljeret at forklare, at ministerens oplysning om en sejltid på 120–140 minutter ikke var korrekt.

Ministeren besvarede min henvendelse den 16. marts, hvori han fastholdt sin påstand. Han anførte blandt andet:

*”Min udtalelse er baseret på de oplysninger, som **bornholmske fortalere** for såkaldte ”superfærger” lægger til grund. De regner med en overfartstid på Ystad-ruten for ”superfærger på 120-140 minutter. Det svarer til, at de er 40-60 minutter langsommere end hurtigfærgerne.*

Ved en overfartstid på 120–140 minutter med ”superfærger” vurderer ministeriets skibstekniske rådgivere, at brændstofforbruget vil være meget stort.

I sagens natur vil brændstofforbruget være endnu højere, hvis ”superfærger”- som du er inde på – skal have en overfartstid på 100 minutter (i det omfang det overhovedet kan lade sig gøre).”

Ved brev af 31. marts 2015 viste jeg ved et konkret regnestykke, at min påstand om en sejltid på 100 minutter var åbenbar mulig og underbyggede det med dokumentation for andre konventionelle hurtigfærger, som besejler Østersøen. I mit brev anmodede jeg om dokumentation for ministerens påstande, herunder, hvem de ”bornholmske fortalere” er.

Den 10. maj rettede jeg henvendelse til transportudvalget, om

- færgeforligets konsekvenser,
- kravet om 80 minutters overfartstid på Ystad-ruten,
- fleksibilitet ved valg af havn på Sjælland.

Min konklusion i henvendelsen er identisk med min konklusion i begyndelsen af dette brev.

Den 22. maj 2015 modtog jeg fra Transportministeriet en skrivelse vedlagt et notat af 19. maj samt – i medfør af reglerne om aktindsigt – nogle få dokumenter ud af en liste på ca. 1200. Det ene dokument, er fra OSK (ministeriets ene rådgiver), og det er vedlagt et bilag, hvori der anføres 125 minutter som overfartstiden på Ystad-ruten. I notatet anvendes denne tidsangivelse, som en afgørende forudsætning for kapacitetsberegninger mv. Da forudsætningen er fejlagtig, bliver konklusionerne også fejlbehæftede. Ministeriet oplyser desuden eksplicit i sin skrivelse, at Transportministeriet har taget udgangspunkt i en overfartstid på 125 minutter.

I skrivelse af 31. maj 2015 til Transportministeren uddyber jeg 80-minutters-problemstillingen og henviser til en kontrahering foretaget af Gotlandsbolaget AB af en konventionel hurtigfærge, som anvender LNG som drivmiddel, se nedenfor. Endvidere anmoder jeg om aktindsigt i en redegørelse udarbejdet af Cowi.

Den 8. juni 2015 modtages Cowi-redegørelsen med titlen "Koncepter for færgebetjening af Bornholm fra 2017", dateret 9. juli 2014, som viser beregninger for tilskudsbehovet ved 7 forskellige scenarier.

Bornholmske aktører/fortalere

Koncept nr. 2 er i denne forbindelse af særlig interesse. Dette koncept forudsætter indsættelse af en stor konventionel færge, som har en overfartstid på 125 minutter. Begrundelsen for valg af scenariet er, ".. at **bornholmske aktører** har fremhævet det som en alternativ løsning."

Her går det igen, at "bornholmske aktører" – i anden sammenhæng formuleres det som "bornholmske fortalere", jf. citatet ovenfor fra ministerens brev af 16. marts 2015 – har ønsket en færge med en overfartstid på de 125 minutter.

Jeg har efterlyst dokumentation et utal af gange for, hvem de lokale personer måtte være, men har intet svar modtaget. Jeg har derimod selv konstateret, at Bornholms Passagerforening allerede den 8. maj 2007 rettede henvendelse til den daværende Transport- og Energiminister (Trafikudvalget TRU alm. Del – Bilag 417). Heri redegøres detaljeret for, at en konventionel hurtigfærge vil være 1 time og 30 minutter om overfarten.

Overfartstid på 125 minutter

Jeg tillader mig herefter at konkludere, at de 125 minutter enten må bygge på en misforståelse mellem ministeriet og dets rådgivere og dermed, at analysen ikke kan tillægges betydning, eller er et bevidst tilvalg for at fremme drift med katamaraner.

Da Cowis redegørelse udgør grundlaget for en række af ministeriets beregninger, herunder til transportudvalget, skal jeg tillade mig at henstille, at disse revideres og konklusionerne modificeres således, at det kommende udbud kan ske på et korrekt faktisk og fuldstændigt oplyst grundlag.

Eksempelvis er der til scenarie 2 knyttet en tabel over kapaciteten i forskellige sæsoner, som – baseret på en overfartstid på 125 minutter – viser,

- at den store konventionelle færge vil medføre længere sejltid, og
- at der vil ske sammenfald på 1½-2 dobbeltture, hvorved passagererne oplever færre afgang samt
- at der bliver tale om meget skæve afgangstider om natten.

En korrektion fra 125 minutter til en overfartstid på 100 minutter vil afgørende ændre disse udsagn.

Hertil kommer, at den største katamaran (LC), der indgår som tonnage i den aktuelle udbudsperiode, afsejler før planmæssig afgang for at kunne opfylde kravet om 80 minutters overfartstid.

Gotlandsbolaget ABs kontrahering af konventionelle hurtigfærger

Der er netop bestilt en søsterfærge til den i 2014 bestilte færge. Den første nye færge skal indsættes i 2017, når en ny kontrakt med den svenske stat påbegyndes. Færgen er bygget med udgangspunkt i et studie fra 2013 kaldet "Green Ship of the futures" vedrørende Ro/Pax færges. Det er udarbejdet af "Det Blå Danmark" og viser, hvor stor brændstofbesparelsen vil være ved at overgå til LNG.

Disse færger sejler 28½ knob og har ca. 15% større kapacitet end LC, og energibesparelsen er opgjort til 23%, idet studiet sammenligner LNG-projektet med de i 2003 leverede færger af samme størrelse til samme rederi.

Baseret på oplysninger fra Gotlandsbolaget om de nuværende og kommende konventionelle LNG-hurtigfærger og en forudsætning om, at konventionelle hurtigfærger har den halve levetid af en konventionel færge, er konklusionen, at kapitalomkostningerne ved at anskaffe de to færgetyper tilnærmelsesvis er identiske.

Brændstofforbrug

Ministeriet/den tidligere minister har flere gange anført, at en konventionel færge vil forbruge langt mere brændstof end en katamaran. Der synes dog ikke at foreligge konkrete beregninger desangående.

En måde at få en indikation af, om det overhovedet er et problem at skifte til en konventionel hurtigfærge, vil være at få kendskab til olieforbruget for en dobbelttur mellem Visby og Oskarshamn for M/S Gotland (konventionel hurtigfærge med oliebaseret maskineri) bygget i 2003 henholdsvis forbruget for LC, og korrigere for distancen og færgernes kapacitet. Dette materiale må ministeriets rådgivere umiddelbart kunne tilvejebringe.

Hvis den konventionelle hurtigfærge i stedet skal sejle på LNG, vil det nævnte studies resultat kunne benyttes som vurderingsgrundlag. Studiet viser, at der spares 23% ved den nykontraherede LNG-baserede færge i forhold til M/S Gotland. Hvis det viser sig, at brændstofforbruget og den forventede prisudvikling på de to brændstoftyper divergerer, bør konsekvenserne heraf vises i særskilte tabeller.

Først når dette punkt er afklaret og kommunikeret til transportudvalget, vil udvalget have et rimeligt beslutningsgrundlag.

Er afvigelserne væsentlige, må der politisk tages stilling til, om man vil udvide tilskudsrammen, når henses til alle de opnåelige fordele, som ikke umiddelbart kan opgøres i kroner og øre – se afsnittet om regularitet.

Regularitet mv.

De nuværende to katamaraner er særdeles uhensigtsmæssige til færgefarten på Ystad-ruten, og Ro-Pax-færgen til Køge-ruten er ikke meget bedre. De skibstyper, som det fremadrettet vil være optimalt at anvende til besejlingen af Bornholm, er derimod konventionelle hurtigfærger. Min holdning hertil er indgående begrundet i flere af de skrivelser, som er anført ovenfor.

Min opfattelse af katamaraners uanvendelighed i Østersøen – herunder ikke mindst i Hammervandet også kaldet Bornholmsgattet – underbygges med al ønskelig tydelighed af den seneste voldsomme hændelse torsdag den 9. juli d.å., hvor bovporten gik læk, og der trængte vand ind på bildækket – se vedlagte reportage i Bornholms Tidende den 16. juli. Den rejsendes oplevelser og iagttagelser taler for sig selv.

Det som imidlertid gør Færgens ageren helt uholdbar er, at Bornholms Tidende den 20. juli ved aktindsigt i kaptajnens redegørelse til Søfartsstyrelsen har afdækket, at LC sejlede ud fra Rønne i vindstyrke 22 m/sek. og en bølgehøjde på knapt 4 meter.

Det er for det første en alvorlig overtrædelse af betingelserne i Søfartsstyrelsens sejltiladelse. Hertil kommer, at en salgschef fra rederiet udtaler, at ALLE regler var overholdt til punkt og prikke, da LC sejlede mod Sverige. Artiklen herom vedhæftes til orientering.

En konventionel hurtigfærge ville – ligesom reservefærgeren Povl Anker - uden de store problemer have kunnet gennemføre sejladsen i dette vejrlig og således have medvirket til, at regulariteten til enhver tid opretholdes og samtidig ikke giver de rejsende en ubehagelig overfart – vinter såvel som sommer.

Reservefærgen ville endog den pågældende dag have kunnet medtage de rejsende og deres biler ca. 1½ time senere end den berørte afgang – men som tidligere set, er rederiet øjensynlig ikke indstillet på at anvende denne mulighed.

Tilliden til rederiets operatørrolle og dets anvendelse af katamaraner må på denne baggrund nødvendigvis indgå i ministeriets nærmere overvejelser i forbindelse med det forstående udbud. I hvert fald må det være udelukket, at Færgen skal have en fortrinsstilling til at genanvende sine to ustabile katamaraner i kraft af en opretholdelse af 80 minutters-kravet. Der bør derfor opstilles mere fremtidssikrede krav såsom mindst én daglig afgang med en konventionel hurtigfærge, således at det først og fremmest bliver sikkerhed og komfort, som kommer i fokus og ikke en tilfældig tidsramme.

Jeg mener med denne supplerende redegørelse at have tydeliggjort, hvilke problemstillinger, som har en afgørende betydning for den de kommende års færgefart herunder en række forhold, som ikke hidtil har været prioriteret rigtigt og belyst tilstrækkeligt såvel i regularitets- som i økonomisk henseende. Det gælder så meget mere, som det kommende udbud skal løbe mindst til 2028, og at det på grund af EU-reglerne næppe vil kunne ændres undervejs.

Med venlig hilsen

Karsten W. Kjølby

cand.polit.

c.c. Transportudvalget

c.c. Udvalget for Landdistrikter og Øer