

Holte, den 31. marts 2015.

Transportminister Magnus Heunicke

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

J.nr. 2015-940. Færgeforlig Bornholm – udbudsbetingelser

Jeg har modtaget Deres skrivelse af 16. marts 2015 med tilhørende notat af 4. marts 2015. På grund af bortrejse har jeg først nu mulighed for at kommentere en række forhold i de to dokumenter.

Generelt

Som bekendt er det tanken, at det kommende udbud skal indeholde en 10-årig kontraktperiode, dvs., at kontrakten mindst skal løbe til 2027. Det er en ganske lang periode med mulighed for væsentlige tekniske og økonomiske eksterne påvirkninger.

Det må derfor overordnet handle om at gøre udbudsbetingelserne så fleksible som muligt og samtidig så præcise, at en operatør ikke kan omgå sine kontraktmæssige forpligtelser. Dette gælder så meget mere, som der er tale om et EU-udbud, hvor det er vanskeligt efterfølgende at afvige fra konditionerne i udbudsmaterialet.

Derfor bør behandlingen af de kommende års besejlingsomfang og de underliggende økonomiske konsekvenser ved valg af tonnage belyses så indgående som overhovedet muligt. Den tid, det tager at gøre arbejdet grundigt, må nødvendigvis benyttes. I den forbindelse er det fortsat efter min vurdering meget skuffende, at rapporten fra juni 2014 ikke indeholder konsekvensberegninger ved anvendelse af forskellige skibstyper og alternative ruteoplæg, og at der heller ikke senere i forløbet er udarbejdet et sådant materiale, idet transportudvalgets medlemmer kun på denne måde vil være i stand til at diskutere relevante alternativer til det aktuelle besejlingsmønster på et tilstrækkeligt oplyst grundlag.

Det kan nås endnu og ikke mindst i lyset af tilkendegivelsen om, at De "*... er fast besluttet på at holde (Deres) løfte om at kunne invitere til en runde 2 i forhandlingerne, hvor vi har tilstrækkelig midler til mærkbart at forbedre det eksisterende forlig på de punkter, der er afgørende for Bornholm*", jf. Bornholms Tidende den 27. marts 2015.

Sejltid Rønne – Ystad

I Deres besvarelse af 16. marts 2015, fastholder De, at sejltiden for en hurtigfærge af konventionel type (dvs. ikke en katamaran) vil være 40-60 minutter længere for en enkelttur fra Rønne til Ystad end ved benyttelsen af en katamaran.

Et enkelt regnestykke viser, at denne påstand ikke er retvisende:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| - Distance Rønne – Ystad: | 37 sømil svarende til 68,5 km. |
| - Konventionel hurtigfærge (superfærge) sejlhastighed: | 30 knob svarende til 55,5 km/t. |
| - Reel sejltid: 55,5 km sejles på 60 minutter, dvs.: | 68,5 km sejles på 74 min. |
| - Havnemanøvrer: | 2 x 10 minutter svarende til 20 min. |

Den samlede overfartstid bestående af 20 minutter til at manøvrere ind og ud af havnene med tillæg af den reelle sejltid på 74 minutter andrager følgelig i alt 94 minutter med en konventionel hurtigfærge (superfærge).

Som dokumentation for en sejlhastighed på 30 knob vedlægges en beskrivelse af Superfastfærgerne, hvoraf flere oprindeligt var indsat i Østersøen.

Min påstand i skrivelse af 24. februar 2015 om en sejltid på 100 min. er derfor ikke fejlbehæftet. Endvidere skal jeg henvise til Bilag 417 (TRU alm. del) fremsendt til det daværende Trafikudvalg, hvori Bornholms Passagerforening (BORNPASS) allerede i 2007 udtrykkeligt fremførte, at en superfærge vil have en overfartstid på ca. 1 time og 30 minutter. Det er således ikke en sejltid, som jeg opfinder til lejligheden.

Sejltidens konsekvenser for valg af færgetype

Min konklusion er på denne baggrund, at operatøren reelt afskæres fra at anvende en konventionel hurtigfærge (superfærge), hvis der sker en kontraktmæssig fastlæggelse af en overfartstid på 80 minutter, idet operatøren i så fald ikke kan indsætte en konventionel hurtigfærge, som sejler 30 knob, men alene vil kunne opfylde udbudsbetingelserne ved at stille med en eller flere katamaraner.

I svarbrevet til mig anføres det, at Deres ”... udtalelse er baseret på de oplysninger, som bornholmske fortalere for såkaldte ”superfærger” lægger til grund. De regner med en overfartstid på Ystadruten for ”superfærger” på 120–140 min. Det svarer til, at de er 40–60 min. langsommere end hurtigfærgerne.” Et tilsvarende udsagn fremgår af det vedlagte notat.

Jeg er ikke bekendt med sådanne oplysninger, hvorfor jeg skal anmode Dem om at fremsende den bagvedliggende dokumentation, ligesom jeg meget gerne modtager ministeriets skibstekniske rådgivers vurdering angående brændstofforbruget ved alternative færgetyper og hastigheder.

Katamaraners uanvendelighed

Bornholmsgattet eller Hammervandet er det snævre område, som skal passeres på overfarten mellem Rønne og Ystad. Bornholmsgattet er berygtet for sine særlige bølgeforhold, som forårsages af, at enorme vandmængder presses frem og tilbage hver gang, vinden ændrer retning. Derfor er der så godt som altid bølgedannelser i dette område, hvilket katamaraner – der ”hopper” på toppen af bølgerne – ikke er egnede til at passere uden væsentlige gener for de rejsende.

Søsyge er overordentlig ubehageligt og udløses for mange allerede ved vindstyrker på over 10 m/sek.

Endvidere må de to aktuelle katamaraner ikke sejle ved vindstyrker over henh. 15 og 18 m/sek. Det blæser hyppigt meget mere og pludseligt i Østersøen.

Endelig vil jeg gøre opmærksom på, at den godt 3 år gamle katamaran, Leonora Christina (LC), i februar/marts har været til hovedeftersyn på værft i hele 5 uger, og at LC derpå tre gange inden for de sidste fire dage har haft nedbrud. Først var der brand i maskinrummet, hvorved 1 motor blev sat ud af drift, og to dage senere satte yderligere 2 motorer ud, og tredje gang lækkede en køleslange, hvorfor LC har ligget ude i Østersøen i mange timer i høj søgang uden at kunne gå i havn. Teknisk set er denne katamarantype således også for ustabil og uegnet til overfarten.

Konventionelle hurtigfærgers (superfærgers) fordele

Denne færgetype skærer sig igennem bølgerne – ligesom M/S Povl Anker – og kan derfor passere Bornholmsgattet uden vanskelighed selv ved vindstyrker på over 20 m/sek. og de heraf forekommende bølgehøjder.

Det betyder, at søsygerisikoen er meget begrænset, og samtidig er **regulariteten** på et helt andet niveau, jf. Søfartsstyrelsens påbud vedrørende de to aktuelle katamaraner i tilfælde af blæsevejr.

Konventionelle hurtigfærger har endvidere den fremtidssikrede mulighed, at de enten kan ombygges til LNG-drift eller kan kontraheres fra starten med LNG-maskineri. Ifølge Transportministeriets rapport fra juni 2014, side 58, er ombygning af katamaraner til LNG-drift teknisk meget vanskelig. Konventionelle færgers levetid er desuden betydeligt længere, hvilket naturligvis skal modregnes i marginalt højere løbende driftsudgifter.

Konklusion

På baggrund af min gennemgang af centrale punkter i forliget, er jeg forsat stærkt kritisk over for besvarelsen under samrådet den 19. februar 2015 af spørgsmål "X" og den efterfølgende skriftlige besvarelse af 16. marts 2015.

Jeg mener følgelig, at ministeriets udredningsarbejde ikke har den tilstrækkelige validitet, som et så vigtigt forhold for hele Bornholms fremtid må fordre.

Derfor bør udbudsmaterialet udformes således:

- at der ikke forlanges en sejltid på 80 minutter, men at den i stedet fastsættes til 100 minutter, som indgående begrundet ovenfor og i mine to tidligere henvendelser. En sådan korrektion medfører kun en ca. 5% forøgelse af den samlede rejsetid fra Rønne til København. Denne begrænsede ulempe modsvares til fulde af højere **regularitet** og bekvemmelighed.

- at der stilles krav om mindst én daglig forbindelse med konventionel hurtigfærge på Rønne–Ystad ruten. Kun herved kan regulariteten mellem Bornholm og det øvrige Danmark sikres i forsvarligt omfang. Denne løsning har Bornholms Passagerforening i øvrigt ad flere gange fremhævet som meget hensigtsmæssig.

Endvidere ville det tjene Dem til stor ære, hvis De samtidig ville påvirke processen således, at den kommende operatør blev stillet frit mellem at sejle til Køge eller Københavns Frihavn. Hammeroddes påsejling af molen i Køge så sent som den 26. marts d.å. i vindstyrke 17 m/sek. og tidligere problemer med anløb ved lavvande tilsiger, at Køge ikke er den optimale anløbshavn. Endelig er passagerunderlaget markant større i Københavnsområdet.

Med venlig hilsen

Karsten W. Kjølby

Cand.polit.

cc. Transportudvalget

Bilag: Superfast V joins the Attica fleet in the Adriatic sea routes