

HASTER

Holte, den 10. maj 2015

Folketinget,
Transportudvalget
Christiansborg
1240 København K

Færgeforlig af 11. december 2014 ang. den fremtidige færgebetjening af Bornholm

Transportministeriet har den 7. maj 2015 udsendt en meddelelse om, at regeringen ved Transportminister Magnus Heunicke (MH) har lovet, at statens tilskudsramme forøges med kr. 30 mio. p.a. til dækning af udgifterne ved at opretholde erstatningsfærgen, Povl Anker (PA).

Med udgangspunkt i MHs løfte om bevarelse af PA har jeg udarbejdet nedenstående redegørelse, som munder ud i følgende **konklusion**:

Da Transportudvalget under alle omstændigheder må skulle ændre på forliget af 11. december 2014 som følge af ekstrabevillingen til reservefærgen, ville det være fremsynet og give den nødvendige langt større fleksibilitet i udbudsbetingelserne, som gælder helt frem til 2028, hvis

- kravet om en maksimal overfartstid på 80 minutters overfartstid på Ystad-ruten ændres til 100 min. og
- "Køge" erstattes med "København/Køge".

Ingen af disse små justeringer vil påføre staten nogen ekstra udgift. De vil endvidere forhindre, at et EU-udbud – der ifølge EU-retten indebærer, at vilkårene ikke kan ændres midt i udbudsperioden – kan risikere at få langsigtede, meget u hensigtsmæssige konsekvenser for det bornholmske samfunds udviklingsmuligheder.

Gennemgang af konsekvenserne af færgeforliget af 11. dec. 2014 mv.

Under samrådet den 19. februar og ved andre efterfølgende lejligheder har MH klart markeret, at det var Transportudvalgets/forligspartiernes opgave at finde det/de beløb, som kunne forbedre det indgåede forlig af 11. december 2014.

Det er derfor meget overraskende, at MH pludselig ændrer holdning og selv har været i stand til at finde kr. 30 mio., hvorved reservefærgen, Povl Anker, kan fortsætte i den kommende udbudsperiode, dvs. frem til 2027/28. I den forbindelse vil det komme bornholmerne til betydelig gavn, hvis PA fremover bliver indsat på Ystad-ruten ved vindstyrker fra 16 m/sek. og derover.

Sikringen af PA er naturligvis isoleret set en positiv vending i den katastrofale situation, som ellers tegnede sig fremadrettet for det bornholmske samfund som følge af mistet reservefærge/forbindelse til Sassnitz og nedlæggelsen af IC-togforbindelsen samt oliepriskorrekktionerne.

Imidlertid er det jo operatøren, som bestemmer hvilken tonnage, denne ønsker at benytte ud fra de i udbudsbetingelserne fastlagte kapacitetsmæssige forhold, herunder ruter og tidsrammer.

FÆRGEN må formodes at stille med de nuværende fire skibe, hvis udbudsbetingelserne mht. kapacitetskrav og tidsrammer mv. forbliver uændrede.

På samrådet den 19. februar gentog MH flere gange, at han ønskede, at mange operatører ville byde ind ved det kommende udbud, og at det i øvrigt måtte komme an på, hvem der kunne tilbyde de laveste billetpriser.

Imidlertid er der grund til at pointere, at FÆRGEN p.t. sejler med 4 forskellige skibstyper, som hver for sig ikke er optimale til den aktuelle sejlads.

Hammerodde (RoPax-færge) har for lille motorkapacitet til at kunne klare overfartstiden på Rønne–Køge-ruten i blæst. Den er primært beregnet til at sejle med gods, og med sin passagerkapacitet på maksimalt 400 passagerer er den ikke i stand til at løfte kapacitetsbehovet på Ystad-ruten.

Villum Clausen (katamaran, leveret i 2000) indstilles i dag ved vindstyrker over 15 m/sek., da den ikke kan navigere præcist ved indsejlingen til Rønne havn i dårligt vejr. Hertil kommer, at den kun kan løfte godsmedtagelsen på Ystad-ruten i nødvendigt omfang, hvis den suppleres af et andet skib – indtil 2011 havde PA denne opgave.

Tilsvarende benyttes Leonara Christina (katamaran) i den nuværende udbudsperiode ikke ved vindstyrker over 18 m/sek. Hertil kommer, at den kun 4 år gamle katamaran hvert år har ualmindeligt omfattende og lange værftseftersyn, idet skibets kraftige ryster øjensynlig er ødelæggende for fastgørelsen af både de ydre aluminiumsplader i skroget og indvendige glasvægge mv. Skibet er endvidere særdeles ubehageligt at sejle med, når vindhastigheden overstiger 11-12 m/sek., og stort set alle passagerer er angrebet af voldsom søsyge ved vindstyrker mellem 15 og 18 m/sek.

Ingen af de to katamaraner kan således gennemføre alle planlagte ture og er tilmed set fra passagerernes side rædselsfulde at sejle med i Bornholmsgattet/Hammervandet. De råder ikke over kahytsfaciliteter, hvilket betyder, at passagerer, som bliver søsyge, er henvist til at være syge i fællesområder beregnet til spisning og uden mulighed for at ligge ned.

Povl Anker (konventionel færge fra 1978), som sejler med en fart af 20 knob og har 515 dækmeter, kan sejle med gods og medtage 1500 passagerer, hvorfor den kan indsættes på alle ruter. Den er desuden i stand til at sejle stabilt selv i kraftigt stormvejr, og kan sejle uden nævneværdige gener for passagererne endda ved vindstyrker over 18 m/sek. Den råder endvidere over 336 køje- samt liggepladser.

Krav om maks. 80 minutters overfartstid på Ystad-ruten

De senere år er der bygget en lang række konventionelle superfærger, som enten sejler på miljøvenlig dieselolie eller på LNG, med stor kapacitet til såvel gods som til passagerer. De sejler typisk med en fart på 28-30 knob.

Ifølge de nugældende udbudsbetingelser må skibe, som besejler Ystad-ruten, maksimalt have en overfartstid på 80 minutter. Det er p.t. kun katamaraner, som endog kun med besvær vil kunne opfylde denne kondition. Selv de katamaraner, som er indsat af FÆRGEN, er reelt 85-90 minutter om turen, idet de typisk sejler 5-10 minutter før planmæssig afgang. En konventionel superfærge vil til sammenligning skulle anvende ca. 95 minutter til overfarten.

En ny operatør vil derfor være urimeligt belastet af, at der fortsat opretholdes et krav om en maksimal overfartstid på 80 minutter for Ystad-ruten, især hvis operatøren ønsker at holde sig til de fastlagte 80 minutter og afgå planmæssigt og ikke før tid.

En ændring til i stedet at fastlægge en maksimal tidsgrænse på **100 minutters overfartstid i udbudsbetingelserne for Ystad-ruten**, vil desuden medføre, at andre operatører, eller FÆRGEN, vil have en reel mulighed for at byde ind med fremtidssikret (evt. miljøvenlig) tonnage, som vil give passagererne en langt større komfort.

En sådan justering af udbudsbetingelserne kræver ikke, at det statslige tilskud skal forøges, men det vil bewirke, at mere miljøvenligt brændstof kan anvendes og at tonnagen kan forbedres inden for forligets rammer, når udskiftning bliver aktuel. Desuden vil en superfærge kunne benyttes på alle ruter og dermed skabe et stabilt grundlag for færgebetjeningen. Det vil således også have den store fordel for operatøren, at såfremt FÆRGENS nuværende tonnage eller tilsvarende fortsætter under det nye forlig, vil en udskiftning af eksempelvis Villum Clausen med en superfærge muliggøre et samtidigt bortfald af Hammerodde, idet en superfærge vil kunne sejle både Villums og Hammeroddes ture.

Med et krav om 100 minutter vil operatøren derfor få mulighed for at rationalisere og reducere sine omkostninger, idet det ikke længere vil være nødvendigt med 4 skibe. Dette må forventes at være et fremmede incitament til at byde ind på ruten, jf. Transportministerens ønske herom udtrykt flere gange under samrådet den 19. februar.

Samtidig vil den store fordel for passagererne ved indsættelse af superfærger være, at søsygeproblemerne reduceres markant. Dermed øges komforten, og der tiltrækkes flere rejsende.

Ulempen ved en sådan ændring er ganske beskeden, idet det vil øge rejsetiden marginalt for hele rejsen fra Rønne til København med ca. 10 minutter, dvs. under 5% i forhold til den samlede rejsetid på godt 3 timer.

Fleksibilitet ift. valg af havn på Sjælland

En ændring af et andet punkt i udbudsbetingelserne, der heller ikke behøver at koste staten ekstra udgifter, er at ændre forligsteksten således, at Køge Havn ændres til en **havn i Hovedstadsområdet** (Køge/København).

I så fald er det op til den kommende operatør at beslutte, hvorvidt han vil kunne finde nye kundegrupper i Storkøbenhavn, som er interesserede i at komme direkte til Bornholm på 3½ time med en superfærge. Det kunne eksempelvis være udenlandske turister (kinesere mfl.), som ud over København gerne vil se noget helt andet f.eks. Bornholms natur og bygningskultur.

Hertil kommer, at det også for danske rejsende vil medføre en række fordele:

- direkte rejse uden skift af transportmiddel,
- alle de svenske restriktioner ift. pillepas, hunde osv. elimineres,
- cykler kan komme meget nemmere fra/til Bornholm,
- fuld arbejds-/feriedag i både København og på Bornholm,
- patientrejsende, ældre, småbørnsfamilier og lejrskoler får bedre forhold (tilkøb af kahyt/liggeplads), sammenlignet med det p.t. gældende tilbud på Ystad-ruten,
- der gives mulighed for en styrkelse inden for regionen, da Bornholm er en del af Region Hovedstaden,

- såfremt en superfærge bliver en realitet, kan den benyttes til natsejads og dermed udnyttes stort set hele døgnet.

Med venlig hilsen

Karsten W. Kjølby

Cand.polit.