



REGIONSBORGMESTEREN

Postboks 190
3700 Rønne
Tlf.: 5692 0000
Fax: 5692 0001
www.brk.dk

Til
Trafikminister Flemming Hansen
Folketingets Trafikudvalg
Trafikstyrelsen
MF Thor Gunnar Kofoed
MF Jeppe Kofod

19. oktober 2004

Kapacitetsproblemer ved Bornholmstrafikkens sejlads efter 1. maj 2005.

Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm har fulgt dialogen mellem trafikstyrelsen og Bornholmstrafikken vedr. besejlingen af Bornholm fra kontraktens ikrafttræden 1. maj 2005.

Dialogen afslører nogle helt uacceptable problemer med reservekapaciteten, når hurtigfærgen er ude af drift.

Erfaringerne viser, at hurtigfærgen med stor sikkerhed vil være ude af drift flere gange både i høj-, skulder- og lavsæson og at årsagerne kan være såvel tekniske vanskeligheder, bølgehøjde over et vist niveau, som isforekomster.

Det er derfor ikke et spørgsmål om, hvis hurtigfærgen er ude af drift, men når den er det.

Navnlig tekniske nedbrud er et problem, idet de ofte strækker sig over flere efterfølgende afgang. I sommeren 2004 var der således et teknisk nedbrud, der varede 3 døgn, og berørte 22 ture.

At trafikstyrelsen erkender dette problem, fremgår af styrelsens notat af 18. oktober 2004, hvor det hedder: "aflysninger som følge af tekniske problemer er ikke helt så hyppige som aflysninger som følge af for stor bølgehøjde. Til gengæld er aflysningerne ofte kritiske og langvarige. Desuden forekommer aflysninger som følge af tekniske problemer ofte i de perioder, hvor den driftsmæssiges belastning er størst, dvs. i høj- og skuldarsæson. Antallet af perioder med aflysninger som følge af tekniske problemer synes endvidere at være tiltagende, 9 af i alt 14 perioder ligger således i 2003 og 2004".

J.nr.:

I Bornholmstrafikkens skrivelse til trafikstyrelsen af 5. oktober 2004 (vedlagt), beskrives de voldsomme kapacitetsproblemer, som vil kunne opstå. Det fremgår således af tabellen på side 5, at et driftsstop for hurtigfærger over en weekend i højsæsonen vil efterlade mellem 4.606 og ca. 9.500 passagerer med biler på kajen i Rønne, tilsvarende mellem 4.167 og ca. 8.200 med biler i Ystad.

Bornholmstrafikkens brev og den følgende uddybning i brev af 13. oktober 2004 (vedlagt) indeholder tilsvarende scenarier, som følger af den indgåede kontrakt.

Trafikkontaktrådet har været repræsenteret ved et møde mellem trafikstyrelsen og Bornholmstrafikken den 18. oktober 2004. Ved mødet var endvidere kammeradvokaten repræsenteret. Det fremgik med stor tydelighed, at der var markante forskelle i opfattelsen af Bornholmstrafikkens forpligtelser og muligheder for at afbøde disse situationer.

Der er her en helt grundlæggende forskel mellem trafikstyrelsen og Bornholmstrafikken. Trafikstyrelsens opfattelse er, at Bornholmstrafikken i sådanne situationer skal flytte al tonnage til Ystad-ruten umiddelbart. Bornholmstrafikken mener imidlertid, at man skal anvende tonnagen bedst muligt på alle aftalens destinationer.

Begge scenarier er umulige for Bornholm, idet det første scenarie vil føre til en ødelæggelse af Sassnitz-ruten og uacceptable forhold for gods på Køgeruten, mens det sidste vil efterlade store problemer på Ystad-ruten.

Kontaktrådet har bemærket, at besejlingen af Rønne-Sassnitz i tilbuddet bidrager til Bornholmstrafikkens indtjening, og dermed er en forudsætning for en tilsvarende reduktion af statstilskuddet i udbudsperioden. Kontaktrådet er bekendt med, at ekspertpanelet og trafikstyrelsen har anerkendt dette i sin vurdering af Bornholmstrafikkens tilbud.

Der findes således ikke for øjeblikket nogen tilfredsstillende løsning på reservekapacitetsforholdene i de udspil, vi har set.

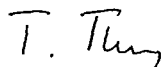
Denne situation er så truende for Bornholm, at trafikministeren bør erkende, at kontrakten er utilstrækkelig og derfor må genforhandles.

Den eneste holdbare løsning syntes at være den Bornholmstrafikken foreslår i sit brev at 5. oktober 2004 nemlig:

- "Opgradering af Ro-Pax færgernes kapacitet fra 400 - ca.770 passagerer.
- En kontraktuel aftale om, at operatøren skal sætte Ro-Pax færgerne ind overfor driftsstop af en varighed på under 24 timer.
- Ændring af varslet for den konventionelle færge fra højst 24 timer til f.eks. 3 - 4 timer, hvilket kan opnås ved at have færgen permanent bemanded, samtidig med at også denne færge kontraktuelt skal ind-sættes ved driftsstop af en varighed på under 24 timer i lav- og skuldersæson".

Indtil en tilfredsstillende løsning er fundet, må Bornholmstrafikken pålægges at beholde begge konventionelle færger, således at den nuværende reservekapacitet bevares.

På Kontaktrådets vegne



Thomas Thors

Trafikstyrelsen for
Jernbane og færger
Adelgade 13
1304 København K
Att.: Ulrik Winge

Bornholmstrafikken A/S

Dampskibskajen 3-5
DK-3700 Rønne

Tlf.: +45 56 20 24 50

CVR: 2777 8739

Dato: 5. Oktober 2004

Vor ref.: MK/LBS

Vedr.: Reservekapacitetsforhold

Med henvisning til jeres brev af 30. september 2004 vedrørende besejling når hurtigfærgeren er ude af drift, hvori der bedes om en redegørelse for sejladsen i fire forskellige situationer, fremsendes hermed vor besvarelse.

I henhold til udbudsmaterialet afsnit 4.6 har vi følgende forpligtelser, når et fartøj pga. havari og andre uforudsete hændelser tages ud af drift i mere end 24 timer:

- a) Lav- og skulder sæson: Indsættelse af erstatningstonnage indenfor maksimalt 24 timer til dækning af den normale efterspørgsel pr. rute på driftsdøgnbasis.
- b) Højsæson: Indsættelse af erstatningstonnage indenfor maksimalt 7 kalenderdage til dækning af den normale efterspørgsel pr. rute på driftsdøgnbasis.
- c) Indtil indsættelse af erstatningstonnage: Normal efterspørgsel på driftsdøgnbasis (begge ruter under ét) søges dækket i det omfang det er muligt med den resterende tonnage og havneadgang, om nødvendigt ved ændring af sejlplan.

Der er således ikke pålagt operatøren forpligtelser når et skib tages ud af drift i mindre end 24 timer typisk pga. højere bølgehøjde end tilladt for hurtigfærgeren. I lav- og skuldarsæson skal erstatningstonnage være klar indenfor 24 timer (erstatningstonnage kan være konventionel færge i lav- og skuldarsæson) og i højsæsonen kan der sejles i op til 7 kalenderdage før erstatningstonnage indsættes.

Ad 1) +3) Driftsstoppet forventes at være af mindre 24 timers varighed

Udbudsmaterialet nævner ikke at operatøren har forpligtelser i dette tilfælde, idet alle de beskrevne forpligtelser kun er i tilfælde af et driftsstop på mere end 24 timer. Det

vurderes ikke som muligt for Bornholmstrafikken at gøre noget for at kompensere for et udfald af hurtigfærgen som varer mindre end 24 timer.

Den ledige kapacitet der er for tonnagen i den udbudte sejlplan, påregnes disponeret til sejlads på Rønne-Sassnitz (fra påske til efterårsferie) og Køge-Sassnitz (hele året). Sidstnævnte rute er der ikke ansøgt om tilladelse til endnu. Fra efterårsferien til påske er den konventionelle færge oplagt, dog ikke højsæsonugerne i efterårsferien og jul. I denne periode vil færgen kunne sættes ind, men med et varsel på ikke over 24 timer.

Rønne-Sassnitz sejladsen er en forudsætning for Bornholmstrafikkens tilbud og dækningsbidraget fra denne aktivitet er anvendt til at nedbringe den tilbudte pris, jf. såvel vort tilbud som den efterfølgende efterprøvning.

Som det fremgår af pkt. 2 nedenfor vil ro-pax skibene kunne sættes ind på Ystad ruten mandag, tirsdag, onsdag og fredag det meste af lav- og skuldersonen, hvilket dog falder udenfor kontraktens rammer og i mange tilfælde heller ikke vil være tilstrækkeligt til at løse kapacitetsmanglen.

Ad 2) i lav- og skulderson og driftsstopet forventes at være af mere end 24 timers varighed

Det vurderes kun som muligt at gøre noget de første 24 timer, en begrænset del af året. Det almindelige billede er, at den konventionelle færge skal sættes ind før kapacitetsbehovet bliver dækket.

På mandage, tirsdage, onsdage og fredage i lav-/skuldersonen, indtil 15. juni og fra ca. 4. september vil ro-pax færgen, som ankommer til Rønne om morgenen kunne gennemføre følgende ekstra ture på Ystad-ruten, hvilket dog kræver, at den sejlplanslagte tur R-Y kl. 15:45 rykkes til kl. 19:00 og natturen til Køge rykkes til kl. 01:00. (I perioden 15. juni – 4. september er færgerne fuldt beskæftiget på Rønne-Sassnitz.)

Det er med en sejltid for ro-pax færgen som er 10 min. kortere end krævet i udbudsmaterialet og forudsætter rolige vind- og bølgeforhold.

Lav/skulderson					
Ro-pax 1+2 (ma, ti, on og fr)					
Fra	til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid
Rønne	Ystad	07:00	09:30	02:30	00:30
Ystad	Rønne	10:00	12:30	02:30	00:30
Rønne	Ystad	13:00	15:30	02:30	00:30
Ystad	Rønne	16:00	18:30	02:30	00:30

Det vil dog ikke forslå noget imod det store kapacitetsbehov der er indenfor de første 24 timer. Der sker først noget for alvor når den konventionelle færge sættes ind.

Efter senest 24 timer vil den konventionelle færge kunne sejle i døgndrift på Ystad ruten, hvilket vil give en kapacitetsforøgelse på 6.000 passagerer fra Bornholm og 4.500 passagerer til Bornholm det første driftsdøgn herefter. Efter sommerferien gælder det dog kun fra ca. 4. september, indtil da sejler færgen efter planen nature på Rønne-Sassnitz.

Det normale billede af udbudt og efterspurgt kapacitet vil for de største rejsedage i skulderysæsonen være:

Lav-/skulderysæson			
Udbudt kapacitet (til/fra Rønne)		Paxkapacitet	Bilkapacitet, pbe
1. driftsdøgn	Fra Rønne	800	800
	Til Rønne	800	800
2. driftsdøgn	Fra Rønne	6.800	1.840
	Til Rønne	5.300	1.580
Normalefterspørgsel (pinse)		Paxkapacitet	Bilkapacitet, pbe
	Fra Rønne	6.367	1.614
	Til Rønne	4.444	1.404
Under-/overkapacitet		Paxkapacitet	Bilkapacitet, pbe
1. driftsdøgn	Fra Rønne	-5.567	-814
	Til Rønne	-3.644	-604
2. driftsdøgn	Fra Rønne	433	227
	Til Rønne	857	176

For en almindelig uge i skuldærsæsonen vil billedet se således ud:

Normalefterspørgsel (uge 20 - 2004)								
Passagerkapacitet								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Normalefterspørgsel	Fra Rønne	1.844,0	1.008,0	1.034,0	2.242,0	4.059,0	1.969,0	2.833,0
	Til Rønne	4.208,0	1.004,0	952,0	1.734,0	2.326,0	2.581,0	2.631,0
Udbudt kapacitet 1. døgn	Fra Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
	Til Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
Udbudt kapacitet 2. døgn	Fra Rønne	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0
	Til Rønne	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0
Over-/underkap. 1. døgn	Fra Rønne	-244,0	592,0	566,0	-1.442,0	-2.459,0	-1.169,0	-2.033,0
	Til Rønne	-2.608,0	596,0	648,0	-934,0	-726,0	-1.781,0	-1.831,0
Over-/underkap. 2. døgn	Fra Rønne	4.956,0	5.792,0	5.766,0	4.558,0	2.741,0	4.831,0	3.967,0
	Til Rønne	1.092,0	4.296,0	4.348,0	3.566,0	2.974,0	2.719,0	2.669,0

Normalefterspørgsel (uge 38 - 2004)								
Passagerkapacitet								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Normalefterspørgsel	Fra Rønne	2.247,0	978,0	1.068,0	1.704,0	4.064,0	2.459,0	3.936,0
	Til Rønne	3.584,0	849,0	1.087,0	1.749,0	3.231,0	1.729,0	2.622,0
Udbudt kapacitet 1. døgn	Fra Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
	Til Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
Udbudt kapacitet 2. døgn	Fra Rønne	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0
	Til Rønne	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0
Over-/underkap. 1. døgn	Fra Rønne	-647,0	622,0	532,0	-904,0	-2.464,0	-1.659,0	-3.136,0
	Til Rønne	-1.984,0	751,0	513,0	-949,0	-1.631,0	-929,0	-1.822,0
Over-/underkap. 2. døgn	Fra Rønne	4.553,0	5.822,0	5.732,0	5.096,0	2.736,0	4.341,0	2.864,0
	Til Rønne	1.716,0	4.451,0	4.213,0	3.551,0	2.069,0	3.571,0	2.678,0

Dette viser, at et driftsstop med hurtigfærgen en ganske almindelig uge i skuldærsæsonen vil være et problem indenfor de første 24 timer på flere af ugens dage, mens problemet normalt er løst når den konventionelle færge sættes ind.

På de største rejsedage i forbindelse med højtiderne Pinse, St. Bededag og Kristi Himmelfartsdag vil der dog opstå meget store problemer, hvis et driftsstop med hurtigfærgen rammer her.

Ad 4) i højsæsonen, når driftsstoppet forventes at være af mere end 24 timers varighed (indenfor de første seks dage)

Det vurderes kun som muligt at gøre noget de første 24 timer, hvis et driftsstop indtræffer mandag-torsdag, da alle færger ellers er beskæftiget fuldt ud i denne periode. På andre

dage kan den konventionelle ikke gennemføre mere end de to dobbeltture til Ystad, som er planlagt i den udbudte sejlplan, hvis sejladsen på Rønne-Sassnitz skal opretholdes.

Hvis driftsstoppet indtræffer mandag – torsdag vil der være mulighed for at sætte den konventionelle færge ind disse dage i døgndrift på Ystad ruten og øge frekvensen fra 1-2 dobbeltture til 3,5 dobbeltture, da den ikke sejler til Sassnitz disse dage.

Ro-pax færgen vil kunne gennemføre en dobbelttur til Ystad parallelt med den konventionelle færge efter følgende sejlplan:

Højsæson					
Ro-pax 1+2 (alle dage)					
Fra	til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid
Rønne	Ystad	15:40	18:10	02:30	00:30
Ystad	Rønne	18:40	21:10	02:30	00:30

For en almindelig uge i højsæsonen vil billedet se således ud:

Normalefterspørgsel (uge 29 - 2004)								
Passagerkapacitet								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Normal efterspørgsel	Fra Rønne	4.050,0	2.309,0	2.680,0	3.655,0	5.361,0	8.406,0	7.293,0
	Til Rønne	5.036,0	3.320,0	2.811,0	3.797,0	4.917,0	7.967,0	6.559,0
Udbudt kapacitet 1. - 6.døgn	Fra Rønne	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	3.800,0	3.800,0	3.800,0
	Til Rønne	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	3.800,0	3.800,0	3.800,0
Over-/underkap. 1. - 6. døgn	Fra Rønne	2.750,0	4.491,0	4.120,0	3.145,0	-1.561,0	-4.606,0	-3.493,0
	Til Rønne	264,0	1.980,0	2.489,0	1.503,0	-1.117,0	-4.167,0	-2.759,0

Der vil med de angivne sejlplansændringer med den konventionelle færge være kapacitet nok på alle dage mandag-torsdag, mens der vil være et stort problem fredag-søndag, hvor den konventionelle færge sejler natsejlads til Sassnitz.

Der gøres opmærksom på, at ovennævnte beregninger er rent teoretiske. Konsekvenserne for den enkelte passager er meget mere skræmmende end, hvad der umiddelbart fremgår af tallene. F.eks. vil alle høje biler/campingvogne, busser og alt gods være tvunget til at sejle med ro-pax færgerne, for at den konventionelle færges vogndækskapacitet kan udnyttes fuldt ud til almindelige lave biler (hængedæk). Dette betyder, at alle busser må sendes med ro-pax færgerne, hvilket igen betyder at færgerne hurtigt vil blive fyldt op med passagerer, hvis alle buspassagerer skal med samme skib som bussen.

Ventetiden for almindelige bilister vil i nogle tilfælde (lav- og skuldersæson) blive over et døgn, indtil den konventionelle færge er indsat og har haft tid til at løse kapacitetsproblemet. Ikke alle kan komme med den første tur med den konventionelle færge og der vil være ca. 7 timer mellem afgangene fra samme havn (omløbstiden).

For andre bilister vil det være nødvendigt at lade fører og bil tage med et ro-pax skib mens familien må overnatte f.eks. i Ystad og først komme til Bornholms næste dag med den konventionelle færge.

Sammenfatning

Det fremgår at kapacitetsproblemerne ved hurtigfærgens driftsstop synes at være størst i følgende situationer:

- De første 24 timer i lav- og skuldersæson, især i weekenden
- De store rejsedage i lav- og skuldersæson, f.eks i forbindelse med Pinse, St. Bededag og Kristi Himmelfartsdag
- Weekender i højsæsonen

Som den mest effektive måde at løse nogle af kapacitetsproblemerne på, kan Bornholmstrafikken pege på følgende tiltag, som vil være tillæg til den indgåede kontrakt:

- Opgradering af ro-pax færgernes kapacitet fra 400 til ca. 770 passagerer.
- En kontraktuel aftale om, at operatøren skal sætte ro-pax færgerne ind overfor driftsstop af en varighed på under 24 timer.
- Ændring af varslet for den konventionelle færge fra højst 24 timer til f.eks. 3 – 4 timer, hvilket kan opnås ved at have færgen permanent bemanded, samtidig med at også denne færge kontraktuelt skal indsættes ved driftsstop af en varighed på under 24 timer i lav- og skuldersæson.

Med venlig hilsen



Mads Kofod
Direktør

Bornholmstrafikken A/S

Trafikstyrelsen for
Jernbane og færger
Adelgade 13
1304 København K
Att.: Ulrik Winge

Dampskibskajen 3-5
DK-3700 Rønne

Tlf.: +45 56 20 24 50

CVR: 2777 8739

Dato: 13. Oktober 2004

Vor ref.: MK/LBS

Vedr.: Reservekapacitetsforhold - sejlplaner

Med henvisning til jeres brev af 30. september 2004, vort brev af 5. oktober og møde afholdt i Trafikstyrelsen fredag d. 8. oktober, fremsendes hermed sejlplaner for de fire situationer beskrevet i jeres brev.

Generelt skal det siges, at vi altid vil tilstræbe at gennemføre sejlplansændringer, der løser kapacitetsbehovet men i øvrigt er så få og små som muligt for at genere så få kunder så lidt som muligt.

Inden indsætning af erstatningstonnage kan kravet om at søge at dække den samlede normale efterspørgsel på driftsdøgnbasis bedst opfyldes ved, at ekstra kapacitet sættes ind på Ystad ruten i nødvendigt/muligt omfang. Dette giver den største kapacitet til og fra Bornholm, idet ruten har den korteste sejltilid.

Hvis maksimal kapacitet skal opnås, kræver det typisk, at natsejladser til/fra Køge suspenderes og at alle passagerer, biler og gods går via Ystad. Hvorvidt natsejladser til/fra Køge kan opretholdes er afhængig af, hvor mange passagerer der skal flyttes på kort tid.

Da det vil være det konkrete tilfælde der afgør, hvor meget kapacitet der skal sættes ind er det meget svært at sige, hvordan sejlplanen vil blive. Det afhænger af, hvor færgerne er på det pågældende tidspunkt og kravet om kapacitet (normalefterspørgslen). Det bedste vi kan gøre er at beskrive en sejlplan uden hurtigfærger som giver maksimal kapacitet. Det vil i givet fald være elementer af denne sejlplan der iværksættes.

Ad 1) +3) Driftsstoppet forventes at være af mindre 24 timers varighed i – og udenfor højsæsonen

Som det fremgik af vort brev af 5. oktober, er det begrænset, hvad der kan stilles op indenfor de første 24 timer, hvilket også ligger udenfor kontraktens rammer.

Kapacitetsproblemet vil derfor være løst efterhånden som der er ledig kapacitet på hurtigfærgen når den igen er i drift.

Hvis vi som eksempel tager juli måned i højsæsonen, hvor et driftsstop med hurtigfærgen varer 1, 2 eller 5 dobbeltture til Ystad, medfører det problemer på mange rejsedage, hvilket fremgår af vedlagte teoretiske beregning, jf. bilag 1. Beregningen er teoretisk, idet den forudsætter, at al kapacitet udover de afgang, der falder ud med hurtigfærgen, er til rådighed. Det vil den ikke være, idet nogle af turene er sejlede afhængig af, hvornår på døgnet driftsstoppet indtræffer.

Derfor er såvel lave positive værdier som negative værdier, i vedlagte beregning, kritiske. Hvad der kan gøres er afhængig af tidspunktet for driftsstoppet, og der vil være kritiske tidspunkter i løbet af et døgn. Hvis et driftsstop f.eks. indtræffer i højsæsonen før sidste afgang med hurtigfærgen fra Rønne, så er Povl Anker på vej fra Ystad til Rønne og der vil ikke være nogen kapacitet at sætte ind til de passagerer, der skal med hurtigfærgen fra Rønne kl. 21:35 og fra Ystad kl. 23:25. I disse tilfælde forslår ro-pax færgens kapacitet kun lidt.

Det vil være mere kritisk på de store rejsedage i lav- og skuldærsæsonen, hvor der foruden hurtigfærgen kun sejles med ro-pax færgerne og Povl Anker er oplagt.

Ad 2) i lav- og skuldærsæson og driftsstoppet forventes at være af mere end 24 timers varighed

I brevet af 5. oktober var følgende to tabeller vist:

Normalefterspørgsel (uge 20 - 2004)								
Passagerkapacitet								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Normalefterspørgsel	Fra Rønne	1.844,0	1.008,0	1.034,0	2.242,0	4.059,0	1.969,0	2.833,0
	Til Rønne	4.208,0	1.004,0	952,0	1.734,0	2.326,0	2.581,0	2.631,0
Udbudt kapacitet 1. døgn	Fra Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
	Til Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
Udbudt kapacitet 2. døgn	Fra Rønne	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0
	Til Rønne	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0
Over-/underkap. 1. døgn	Fra Rønne	-244,0	592,0	566,0	-1.442,0	-2.459,0	-1.169,0	-2.033,0
	Til Rønne	-2.608,0	596,0	648,0	-934,0	-726,0	-1.781,0	-1.831,0
Over-/underkap. 2. døgn	Fra Rønne	4.956,0	5.792,0	5.766,0	4.558,0	2.741,0	4.831,0	3.967,0
	Til Rønne	1.092,0	4.296,0	4.348,0	3.566,0	2.974,0	2.719,0	2.669,0

Normalefterspørgsel (uge 38 - 2004)								
Passagerkapacitet								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Normalefterspørgsel	Fra Rønne	2.247,0	978,0	1.068,0	1.704,0	4.064,0	2.459,0	3.936,0
	Til Rønne	3.584,0	849,0	1.087,0	1.749,0	3.231,0	1.729,0	2.622,0
Udbudt kapacitet 1. døgn	Fra Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
	Til Rønne	1.600,0	1.600,0	1.600,0	800,0	1.600,0	800,0	800,0
Udbudt kapacitet 2. døgn	Fra Rønne	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0
	Til Rønne	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0
Over-/underkap. 1. døgn	Fra Rønne	-647,0	622,0	532,0	-904,0	-2.464,0	-1.659,0	-3.136,0
	Til Rønne	-1.984,0	751,0	513,0	-949,0	-1.631,0	-929,0	-1.822,0
Over-/underkap. 2. døgn	Fra Rønne	4.553,0	5.822,0	5.732,0	5.096,0	2.736,0	4.341,0	2.864,0
	Til Rønne	1.716,0	4.451,0	4.213,0	3.551,0	2.069,0	3.571,0	2.678,0

Dette viser, at vi efter 24 timer kan gå fra en udbudt passagerkapacitet på 800-1600 pr. døgn i hver retning, til 5.300-6.800 i hver retning, når Povl Anker er sat ind.

Dette kan gøres ved at igangsætte følgende sejlplan:

Lav/skuldærsæson							
Konventionel færge - nødplan						Udbudt	Udbudt
Fra	Til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid	Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Rønne	Ystad	04:00	06:30	02:30	00:45	1.500	260
Ystad	Rønne	07:15	09:45	02:30	00:45	1.500	260
Rønne	Ystad	10:30	13:00	02:30	00:45	1.500	260
Ystad	Rønne	13:45	16:15	02:30	00:45	1.500	260
Rønne	Ystad	17:00	19:30	02:30	00:45	1.500	260
Ystad	Rønne	20:15	22:45	02:30	00:45	1.500	260
Rønne	Ystad	23:30	02:00	02:30	00:45	1.500	260
						10.500	1.820
Lav/skuldærsæson							
Ro-pax 1+2, udbudt sejlplan						Udbudt	Udbudt
Fra	Til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid	Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Rønne	Ystad	15:45	18:15	02:30	00:30	400	120
Ystad	Rønne	18:45	21:15	02:30	00:30	400	120
Rønne	Køge	23:30	06:00	06:30	00:30	400	120
Køge	Rønne	23:55	06:25	06:30	00:30	400	120
						1.600	480
Lav/skuldærsæson							
Ro-pax 1+2 mulige extra ture (ma, ti, on og fr)						Udbudt	Udbudt
Fra	Til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid	Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Rønne	Ystad	Nye tider også for de udbudte ture ovenfor. Tiderne derfor ikke vist.		02:30	00:30	400	120
Ystad	Rønne			02:30	00:30	400	120
Rønne	Ystad			02:30	00:30	400	120
Ystad	Rønne			02:30	00:30	400	120
						1.600	480

		Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Retningsbestemt (til/fra Rønne)			
1. driftsdøgn	Fra Rønne	800	240
	Til Rønne	800	240
2. driftsdøgn	Fra Rønne	6.800	1.280
	Til Rønne	5.300	1.020
Normalefterspørgsel (pinse)			
	Fra Rønne	6.367	1.183
	Til Rønne	4.444	884
Under-/overkapacitet			
1. driftsdøgn	Fra Rønne	-5.567	-943
	Til Rønne	-3.644	-644
2. driftsdøgn	Fra Rønne	433	98
	Til Rønne	857	136

I lav- og skuldærsæsonen er den konventionelle færge oplagt eller sejler Rønne-Sassnitz. De første 24 timer skal derfor klares med ro-pax færgerne, som i den udbudte sejlplan giver en kapacitet på 800 passagerer i hver retning. Ovennævnte viser, at den kapacitet der opnås ved ovennævnte sejlplan 2. driftsdøgn er tilstrækkelig til at opfylde behovet på selv de største rejsedage i lav- og skuldærsæsonen. Det konkrete tilfælde afgør normalefterspørgselen og dermed, hvor meget kapacitet der kontraktuelt skal sættes ind.

Konklusionen fra skemaet ovenfor er, at der er risiko for at vi mangler plads til op til ca. 5.567 passagerer og 943 biler det første driftsdøgn. Andet driftsdøgn vil der være kapacitet til at klare normalefterspørgselen på de store rejsedage, men ikke samtidig eventuelle passagerer fra tidligere døgnforsinkelser.

Opmærksomheden henledes på, at kontrakten kun pålægger operatøren, efter max. 24 timer at indsætte en kapacitet, der løfter normalefterspørgselen på driftsdøgnbasis. Det har som konsekvens, at der ikke er krav om, at indsætte kapacitet til også at transportere passagererne som er ramt af de første 24 timers forsinkelse.

Vi vil også henlede opmærksomheden på problemer med personbilskapaciteten. Dette skyldes, at ro-pax skibenes passagerkapacitet sætter begrænsning for, hvor mange biler der vil være med. Hvis der regnes med 3 passagerer i gennemsnit pr. bil, vil der være ca. 120 personbiler med på hver afgang med ro-pax færgerne.

I disse kapacitetsberegninger er der forudsat udnyttelse af hængedæk på den konventionelle færge, hvilket medfører, at der kun er plads til lave biler på denne færge. Busser er derfor forudsat at tage tomme med ro-pax færgerne mens passagererne fra busserne må tage med den konventionelle færge.

Kapacitetsberegningen viser, at der vil være op til 943 biler i hver retning, som ikke kan transporteres de første 24 timer, hvilket vil medføre et stort trafik kaos i Rønne og Ystad.

Ad 4) i højsæsonen, når driftsstoppet forventes at være af mere end 24 timers varighed (indenfor de første seks dage)

Som beskrevet i brevet af 5. oktober vurderes det kun som muligt at gøre noget de første 24 timer, hvis et driftsstop indtræffer mandag-torsdag, da alle færger ellers er beskæftiget fuldt ud i denne periode.

For en almindelig uge i højsæsonen vil billedet se således ud for de første 24 timer, hvor der sejles ekstra med konventionel færge og ro-pax færge i muligt omfang samtidig med opretholdelse af sejlplan til Sassnitz:

Normalefterspørgsel (eks. uge 29 - 2004)								
Passagerkapacitet								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Normal efterspørgsel	Fra Rønne	4.050,0	2.309,0	2.680,0	3.655,0	5.361,0	8.406,0	7.293,0
	Til Rønne	5.036,0	3.320,0	2.811,0	3.797,0	4.917,0	7.967,0	6.559,0
Udbudt kapacitet første 24 timer	Fra Rønne	6.800,0	6.800,0	6.800,0	6.800,0	3.800,0	3.800,0	3.800,0
	Til Rønne	5.300,0	5.300,0	5.300,0	5.300,0	3.800,0	3.800,0	3.800,0
Over-/underkap. første 24 timer	Fra Rønne	2.750,0	4.491,0	4.120,0	3.145,0	-1.561,0	-4.606,0	-3.493,0
	Til Rønne	264,0	1.980,0	2.489,0	1.503,0	-1.117,0	-4.167,0	-2.759,0

Der vil med denne sejlplan være kapacitet nok på alle dage mandag-torsdag, mens der vil være problemer fredag-søndag, hvor den konventionelle færge sejler natsejladt til Sassnitz.

Hvis færgerne tages ud af deres normalt planlagte sejlads, vil det kræve, at der også findes en løsning for passagererne som skal til og fra Sassnitz. Sejlplanen nedenfor, viser hvor stor kapacitet der maksimalt kan opnås, ved at sætte alle færger ind på Ystad ruten i døgndrift.

Højsæson							
Konventionel færge, mulig sejlplan						Udbudt	Udbudt
Fra	til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid	Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Rønne	Ystad	04:00	06:30	02:30	00:45	1.500	260
Ystad	Rønne	07:15	09:45	02:30	00:45	1.500	260
Rønne	Ystad	10:30	13:00	02:30	00:45	1.500	260
Ystad	Rønne	13:45	16:15	02:30	00:45	1.500	260
Rønne	Ystad	17:00	19:30	02:30	00:45	1.500	260
Ystad	Rønne	20:15	22:45	02:30	00:45	1.500	260
Rønne	Ystad	23:30	02:00	02:30	00:45	1.500	260
						10.500	1.820

Højsæson							
Ro-pax 1						Udbudt	Udbudt
Fra	til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid	Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Rønne	Ystad	04:00	06:40	02:40	00:25	400	120
Ystad	Rønne	07:05	09:45	02:40	00:25	400	120
Rønne	Ystad	10:10	12:50	02:40	00:25	400	120
Ystad	Rønne	13:15	15:55	02:40	00:25	400	120
Rønne	Ystad	16:20	19:00	02:40	00:25	400	120
Ystad	Rønne	19:25	22:05	02:40	00:25	400	120
Rønne	Ystad	22:30	01:10	02:40	00:25	400	120
						2.800	840
Højsæson							
Ro-pax 2						Udbudt	Udbudt
Fra	til	Afg.	Ank.	Sejltid	Havnetid	Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Ystad	Rønne	04:00	06:40	02:40	00:25	400	120
Rønne	Ystad	07:05	09:45	02:40	00:25	400	120
Ystad	Rønne	10:10	12:50	02:40	00:25	400	120
Rønne	Ystad	13:15	15:55	02:40	00:25	400	120
Ystad	Rønne	16:20	19:00	02:40	00:25	400	120
Rønne	Ystad	19:25	22:05	02:40	00:25	400	120
Ystad	Rønne	22:30	01:10	02:40	00:25	400	120
						2.800	840
Retningsbestemt (til/fra Rønne)						Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Maksimal kapacitet	fra Rønne					8.800	1.880
	Til Rønne					7.300	1.620
Normalefterspørgsel						Paxkapacitet	P-bil kapacitet
Lørdag	Fra Rønne					8.406	2.016
	Til Rønne					7.967	1.846
Søndag	Fra Rønne					7.293	Ikke beregnet
	Til Rønne					6.559	Ikke beregnet
Under-/overkapacitet							
Lørdag	Fra Rønne					394	-136
	Til Rønne					-667	-226
Søndag	Fra Rønne					1.507	Ikke beregnet
	Til Rønne					741	Ikke beregnet

I denne sejlplan er Rønne-Køge sejladsen og Rønne-Sassnitz sejladsen suspenderet og al trafik forudsat at foregå mellem Rønne og Ystad, også for godset.

I tallene er der ikke taget højde for de passagerer fra Sassnitz sejladsen, som også skal transporteres via Ystad til Bornholm. Det vil på store rejsedage betyde yderligere mere end 1.000 passager både til og fra Bornholm, og under-/overkapaciteten i skemaet ovenfor skal reelt reguleres herfor.

Desuden forudsætter opnåelsen af denne kapacitet, at driftsstoppet for hurtigfærgen er kendt og sejlplanen for alle øvrige færger kan iværksættes kl. 04:00 (starten på et driftsdøgn), hvilket som regel ikke vil være tilfældet og af denne grund vil den manglende kapacitet det første døgn også reelt være større end tallene siger.

Opmærksomheden henledes også her på, at kontrakten pålægger operatøren, at indsætte en kapacitet der løfter normalefterspørgselen på driftsdøgnbasis, hvilket har som konsekvens, at der ikke er krav om, at indsætte kapacitet til også at transportere passagerer, hvis forsinkelse hidrører fra tidligere døgn, hvor det ikke var muligt at dække efterspørgslen.

Bornholmstrafikken ser en opgradering af ro-pax færgernes passagerkapacitet fra 400 til ca. 770 som det bedste tiltag for at løse nogle af kapacitetsproblemerne.

En anden mulighed er et højere beredskab i lav- og skuldarsæson for Povl Anker når den er oplagt, ved at sætte den maksimale tid der må gå indtil indsættelse af færgen ned fra 24 timer til 3-4 timer.

Med venlig hilsen

Mads Kofod
Adm. direktør

