



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 9. februar 2010

Dok.id

J. nr. 2010-1321

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. februar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 820 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 820:

"Ministeren har ved Bornholms Passagerforenings generalforsamling den 16. marts 2009 oplyst (anført på en af de anvendte plancher), at superfærger ikke bruger mindre brændstof på en tur mellem Rønne og Ystad end moderne hurtigfærger. Bornholms Passagerforening har fået beregnet (vedlagt), at pr. fragtet tons anvender Villum Clausen 17,49 l. olie/ton, mens Superspeed anvender 13,75 l. olie/ton. Ifølge spørgerens oplysninger er Trafikstyrelsen gjort bekendt med Passagerforeningens beregninger og har ikke kunnet gendrive disse. Vil ministeren på den baggrund venligst bekræfte, at Passagerforeningens beregninger, som er vedlagt, er korrekte?"

Svar:

Jeg kan bekræfte, at jeg i mit indlæg på Bornholms Passagerforenings generalforsamling den 16. marts 2009 nævnte, at en superfærge, som f.eks. Color Lines Superspeed-færger, der anvendes på Skagerrak, vil bruge mere brændstof på en overfart mellem Rønne og Ystad end en moderne hurtigfærge som den, som Nordic Ferry Services A/S indsætter på ruten fra september 2011.

Nordic Ferry Services A/S har oplyst, at den seneste beregning af det teoretiske brændstofforbrug pr. overfart med den nye hurtigfærge ved en overfartstid på 80 minutter (heraf 60 minutter i servicefart – 37 knob), viser et forbrug på 6,35 tons marine gasolie pr. overfart i servicefart og med en gennemsnitlig last.

Trafikstyrelsen har for mig oplyst, at Superspeed-færgerne skønnes at have et olieforbrug på i størrelsesordenen 5-5,5 tons pr. time i servicefart (24 knob). Eftersom der må forventes sejlads i ca. 1½ time i servicefart med et skib svarende til Superspeed-færgerne, og yderligere brændstofforbrug til havnemanøvrer mv., vurderes Superspeed-færgerne at have et olieforbrug pr. overfart på i størrelsesorden 8 tons.

Brændstofforbruget pr. overfart med en moderne hurtigfærge svarende til den som Nordic Ferry Services A/S vil indsætte, er således mindre end



brændstofforbruget pr. overfart med en superfærge, svarende til Color Lines Superspeed-færger.

Side 2/2

På baggrund af Trafikstyrelsens oplysninger vil jeg gerne nævne, at hurtigfærgerne Villum Clausen, der i dag anvendes på overfarten Rønne-Ystad, har et brændstofforbrug, der er væsentligt højere end den nye hurtigfærgeres forventede brændstofforbrug. Villum Clausen vil dog fra september 2011 kun blive anvendt på maksimumkapacitetsdage, dvs. de dage, hvor efterspørgslen er størst og hvor det forventede brændstofforbrug pr. ton last derfor er mindst. Villum Clausen og en superspeed-færge vil skulle bruge nogenlunde lige meget brændstof på en overfart.

Det er et klart og utvetydigt ønske fra det bornholmske samfund, udtrykt ved krav fra Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, at der dagligt skal gennemføres mindst 3 dobbeltture på ruten Rønne-Ystad. Vælger man at gennemføre tre dobbeltture med en superspeed-færge, så vil brændstofforbruget være væsentligt større end både det brændstofforbrug, der er i dag ved gennemførelsen af to dobbeltture med Villum Clausen og én med ro-pax-færge og det brændstofforbrug, der vil være fra september 2011, hvor det vil være den nye hurtigfærge, der sejler på ruten.

Afslutningsvis vil jeg slå fast, at brændstofforbruget er et meget væsentligt aspekt, også når det gælder færgebetjeningen af Bornholm. Både på grund af de klimatiske effekter, der er afledt af anvendelsen af fossile brændsler til transport og på grund af brændstofomkostningens direkte økonomiske effekt på færgebetjeningen af Bornholm. Brændstofomkostningen afspejles nemlig i tilbudsgivers tilbudspris i udbuddene af færgetrafikken. Havde vi, da rammerne for udbuddet blev fastlagt tilbage i 2008, valgt at lade færgebetjeningen af Bornholm udføre med superfærger, så havde vi efter alt at dømme både fået en dyrere kontrakt og en større udledning af drivhusgasser end ved den betjening, der starter i september 2011.

Jeg er derfor meget fortrøstningsfuld ved den løsning, vi dengang valgte.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed