



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 18. marts 2014
J. nr. 2013-5168

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. december 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Spørgsmål nr. 246:

”Vil ministeren opgøre, hvor meget det vil koste at indsætte en daglig natfærge fra Rønne til Køge, hvor man samtidig opretholder den daglige natfærge fra Køge til Rønne?”

Svar:

I dag foregår færgebetjeningen af ruten Køge-Rønne ved, at færgen ”Hammerodde” afgår fra Køge kl. 00.30 og ankommer i Rønne kl. 06.00. Færgen sejler samme dag retur med afgang fra Rønne kl. 17.00 og ankomst i Køge kl. 22.30.

Jeg forstår spørgsmålet således, at det ønskes oplyst, hvor meget det koster at omlægge færgebetjeningen af ruten mellem Rønne og Køge, således at eftermiddagsfærgen fra Rønne udskydes og i stedet afgår som natfærge fra Rønne - samtidig med natfærgen fra Køge. Det vil sige et driftskoncept, der overordnet svarer til færgebetjeningen af Rønne-Køge indtil 2010, hvor færgen ”Dueodde” blev solgt fra.

Under den eksisterende kontrakt med Danske Færger A/S om færgebetjeningen af Bornholm, der udløber i 2017, betaler staten et samlet beløb for ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad på ca. 206 mio. kr. årligt. Der foreligger således ikke en særskilt opgørelse af, hvilke omkostninger der i dag er forbundet med ruten Rønne-Køge specifikt.

Med udgangspunkt i den eksisterende og tidligere færgebetjening af ruten kan der dog opstilles en grov eksempelberegning af potentielle omkostninger ved det skitserede driftskoncept.

Hovedforskellen i forhold til dagens færgebetjening består i, at der vil skulle anskaffes en ekstra færge for at kunne afvikle natafange fra henholdsvis Køge og Rønne samtidigt.

Salget af færgen ”Dueodde” i 2010 og ombygningen af den sammenlignelige færge ”Hammerodde” i 2010 kan danne udgangspunkt for en meget grov ek-



sempelberegning af materielomkostninger forbundet med det skitserede driftskoncept. I eksemplet antages det, at færgeren "Dueodde" i dag kan generhverves og ombygges på samme vilkår som i 2010. Eksempelberegningen indikerer, at operatøren vil kunne regne med anskaffelses- og ombygningsomkostninger på op mod 290 mio. kr. for at tilvejebringe en egnet færge i dag. Operatøren vil forventeligt skulle have dækket afskrivning og forrentning af denne investering i kontraktbetalingen fra staten.

I eksemplet indebærer anskaffelse af ny færge, at statens udgifter forøges med godt 45 mio. kr. årligt, med udgangspunkt i, at afskrivningen foregår lineært over en kontraktperiode på 10 år, og at finansieringen varetages ved et 10-årigt stående lån med en fast rente på 6 pct. Det vurderes ud fra en umiddelbar betragtning rimeligt at antage en afskrivningsperiode på 10 år, idet der er tale om en brugt færge, der skal drives under en specifik kontrakt. Afskrivningsperiodens længde afhænger af flere forhold, herunder materiellets alder og rederiets vurdering af færgens værdi ved kontraktens udløb. En længere afskrivningsperiode vil i sagens natur reducere de årlige omkostninger til anskaffelse af materiel. Hvis afskrivningsperioden f.eks. forlænges til 15 år vil anskaffelsen af ny færge indebære, at statens udgifter kun forøges med godt 36 mio. kr. årligt.

Udover omkostninger til anskaffelse af materiel vil driftskonceptet medføre væsentligt forøgede omkostninger til vedligehold, reparationer m.v. af en ekstra færge. Dertil kommer, at også andre driftsomkostninger kan forventes at stige. F.eks. vil to samtidige færgeafgange fra henholdsvis Rønne og Køge medføre et behov for at øge den samlede bemanning på færgeruten og dermed de samlede personaleomkostninger.

I forbindelse med salget af færgeren "Dueodde" opgjorde Danske Færger A/S den årlige driftsmæssige besparelse til ca. 7 mio. kr.

Det skitserede driftskoncept ændrer ikke på antallet af afgang, og indtægts siden må generelt forventes at være upåvirket heraf. Det vil derimod indebære, at færgemateriellet – og dermed investeringen – udnyttes væsentligt mindre effektivt, idet en ekstra færge anskaffes til at afvikle et uændret antal afgang. En stor del af døgnnet vil ledig færgeskapacitet således ligge ubenyttet hen.

Med udgangspunkt i det ovenstående eksempel og på baggrund af de anvendte forudsætninger kan meromkostningen for staten ved indførelse af en daglig natfærge fra Rønne til Køge skønsmæssigt anslås til 40-55 mio. kr. årligt.

Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm skal drøftes i løbet af foråret 2014, i forbindelse med forhandlinger af ny kontrakt for færgebetjeningen af Bornholm, der skal træde i kraft d. 1. september 2017.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke