

Transportminister Magnus Heunicke

Holte, den 11. januar 2015.

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K.

Færgebetjening af Bornholm – forestående udbud

Samfundsbehov - Bortfald af reservefærge

Jeg retter henvendelse til Dem, da den politiske aftale, som er indgået den 11. december 2014 (herefter benævnt aftalen) om den fremtidige besejling af Bornholm, efter min opfattelse ikke er i overensstemmelse med og tager højde for afgørende faktiske forhold, som er indeholdt i Transportministeriets rapport "Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm" fra juni 2014 (herefter benævnt rapporten).

Af rapporten om rammerne for færgebetjeningen fremgår det således, at:

- 1) sejladsen skal opfylde et samfundsbegrundet behov, s. 64,
- 2) en superfærge vil kunne klare stort set al slags vejr (bølgehøjder, blæst og is), s. 56,
- 3) de nuværende katamaraners driftsstabilitet vil være ringere end displacementsfærgers, primært på grund af deres begrænsninger ved sejlads i is og store bølgehøjder, s. 56 og 57,
- 4) aflysninger og forsinkelser har betydelige konsekvenser for øens primære infrastruktur, s. 64,
- 5) det er vigtigt, at det er muligt at bo på Bornholm og kunne arbejde i København, s.61,
- 6) der er behov for reservetonnage ved nedbrud. Den nuværende færgesammensætning bevirker, at der – på grund af kravet i den aktuelle kontrakt om anvendelse af katamaraner – også er et krav til operatøren om, at der med kort varsel kan indsættes en reservefærge (s. 55), og det påpeges, at passagerer ikke kan sikres transport, hvis reservefærgen udgår af udbudsbetingelserne, s. 55.

Forliget om den fremtidige færgebetjening medfører øjensynligt, at reservefærgen skal udgå. I aftalen er der imidlertid ingen anvisninger på, hvad der i så fald skal ske for at sikre, at punkt 1, jf.

punkt 6, fremover skal kunne opfyldes. Uden reservetonnage vil der være dage/perioder, hvor Bornholm vil være helt/delvist afskåret fra den øvrige del af landet, når sejladserne indstilles. Det gælder, når hurtigfærgerne har havari, tekniske nedbrud, og når de ikke er stand til at sejle som følge af blæst og bølgehøjde, is mv.

Da der er tale om samfundsbegrundet færgebetjening, er en tonnage bestående af to ustabile katamaraner på Ystad-ruten (hvoraf den ene ligger stille størstedelen af året, kun kan sejle i op til maks. 3 m. høje bølger og vindstyrker på 15 m/s og i øvrigt er forholdsvist nedslidt) helt utilstrækkelig til opfyldelse af rapportens forudsætninger for færgebetjeningen.

De seneste mange aflysninger af sejlads med katamaran og indsættelse af reservefærgen i de første dage af 2015, igen d. 9. januar 2015 samt i to perioder i december 2014 viser med stor tydelighed, at problemet ikke er af teoretisk karakter – men derimod ubetinget skal løses inden, at udbuddet sættes i værk – alt andet er aldeles uforsvarligt og ødelæggende for det bornholmske samfunds fortsatte eksistens.

Som ansvarlig for det kommende udbud opfordres De derfor hermed til i samarbejde med Transportudvalget/ministeriet samt Udvalget for Landdistrikter og Øer at finde frem til en konkret løsningsmodel, som garanterer, at det – bortset fra i helt ekstreme vejsituationer – altid vil være muligt at komme til og fra denne del af Region Hovedstaden.

Udbudsbetingelserne bør således kræve af den vindende operatør, at denne bindes til at byde ind med en tonnage, der modsvarer transportbehovet – også når vejret gør katamaranerne uanvendelige.

Krav om reservetonnage med konventionel færge/daglig afgang med superfærge

Det er tankevækkende, at det mest stabile af de nuværende fire skibe er Povl Anker (den konventionelle reservefærge), som samtidig er det ældste. Mens katamaranerne allerede er særdeles ubehagelige at befinde sig på i hård vind (11-14 m/s), ligger Povl Anker godt i vandet ved langt større vindstyrker.

Såfremt katamaranen, Leonora Christina, sejler ved den maksimale vindstyrke, den er godkendt til (stiv kuling svarende til 14-18 m/s), er det en prøvelse for passagerne, ikke mindst fordi der ingen kahytter er ombord og dermed ingen mulighed for at ligge ned og derved for at afhjælpe søsyge og tilskadekomst som følge af skibets voldsomme bevægelser. Rederiet beslutter i forlængelse heraf ofte, at levende dyr ikke må medtages på disse ture.

Det er således af stor betydning for regulariteten og komforten, at det skrives ind i udbudsmaterialet, at det er en forudsætning, at ét eller flere skibe af Povl Ankers type eller tilsvarende stabile superfærger fremadrettet skal indgå i driften. Også i forhold til Bornholms status som yderområde vil dette være en måde at styrke tilflytningen på, og det bør således ses som et vigtigt redskab i forhold til at vende samfundsafvikling til -udvikling, vækst og værdiskabelse.

Det er helt unødvendigt, at bornholmere og andre rejsende med det nye færgeforslag stilles værre end hidtil, hvis reservetonnagen udgår. Den teknologiske udvikling burde selvsagt betyde, at det må være muligt, at få tonnager med egenskaber, der som minimum svarer til Povl Ankers, således at blæst og bølger ikke behøver at være en barriere for komfort og regularitet.

Der er stor bekymring i det bornholmske samfund for yderligere tilbagegang, hvis Povl Anker (eller en tilsvarende færge med samme egenskaber) ikke længere indgår i tonnagen. Det bornholmske samfund er dybt afhængigt af at være sikret en forbindelse til den øvrige del af landet, særligt hovedstaden.

Et konkret krav i udbudsmaterialet om anvendelse af nye superfærger kan endvidere vise sig at være en mere bæredygtig løsning – også i økonomisk forstand – end at fortsætte med katamaranmodellen på Ystad-ruten og en godsfærge som Hammerodde (der ligesom katamaranerne tit har problemer med at sejle i blæst) på Sjællandsruten.

Løsningsmodellen

Det umiddelbare forslag vil således være, at udbudsbetingelserne/-specifikationerne kommer til at omfatte indsættelse af mindst én færge, som uanset vejrliget – dvs. i vindstyrker op til min. 23 m/s og bølgehøjder på min. 4-6 m. – skal kunne betjene alle ruter.

En superfærge (en færgetype, som pt. indsættes mange steder i Østersøen og på ruter fra Jylland til Norge) skal følgelig (jf. rapportens s. 13 & 14) kunne befordre tilstrækkeligt gods (1500 dækmetre), alternativt have plads til 350 personbiler. Hertil kommer aptering til 1500 passagerer, heraf ca. 300 i køjer. Den vil kunne sejle fra Rønne til Ystad på ca. 100 min., mens Leonora Christina typisk anvender 85 min.

To superfærger vil afstedkomme en væsentlig højere regularitet og komfort (mindre risiko for søsyge) end de nuværende katamaraners. Endvidere rummer anvendelse af to identiske superfærger mulighed for indbyrdes alternering mellem ruterne til Sverige og Sjælland ved evt. havari, værftsophold mv.. Endelig vil dette scenario kunne opfylde kapacitetskravet i spidsbelastningsperioder og åbne for, at den vindende operatør vil være i stand til at udbyde en rute til Tyskland til gavn for det bornholmske turisterhverv.

Hermed er der ikke længere noget behov for at disponere over katamaraner, ligesom ro/pax-færgen, Hammerodde, bliver overflødig.

Det driftsmæssige rationale ved to identiske superfærger omfatter bl.a.:

- at indbyrdes substitution mellem de to færger og disses besætninger kan ske uden videre på alle ruter,

- at der alene er behov for én type færgeleje i de berørte havne, og dermed ikke vil opstå problemer med, at der ikke er et passende ledigt færgeleje i modtagerhavnen ved behov for substitution af skibene i forbindelse med nedbrud, havari mv.,
- at de kan sejle på miljøvenligt brændstof (LNG) og dermed leve op til fremtidige miljøkrav,
- at der er lavere driftsomkostninger knyttet til samlet indkøb af brændstof mv.
- at behovet for lagerføring af mange forskellige typer reservedele reduceres markant,
- at udgifter til uddannelse af besætning vil reduceres.

Hertil kommer, at kontraheringsomkostningerne må forventes reduceret ved samtidigt køb.

Endvidere vil brugen af superfærger medføre ekstra fordele, idet de vil kunne indsættes på aften-/natture til/fra Sjælland. Ved ikke at specificere en destination for Sjællandsruten, vil den kommende operatør frit kunne vælge mellem Køge eller en anden havn eksempelvis Københavns Frihavn, hvorved rapportens påpegning, jf. punkt 5 ovenfor, som en væsentlig sidegevinst kunne blive opfyldt, ligesom passagerunderlaget kunne øges markant. Endelig ville dette eliminere de mangeartede problemer, som rejser over Sverige medfører for mange rejsende mellem København og Bornholm – herunder transithindringer, snefygning på det sydsvenske vejnet og lukninger af Øresundsbroen.

Konklusion

Enten må en reservetonnage på Ystad-ruten – svarende til den eksisterende – beholdes, eller to nye superfærger må anskaffes, såfremt de forhold, der i rapporten fremhæves som essentielle for Bornholms eksistens, skal varetages forsvarligt. Der bør i den forbindelse henses til, at der er tale om en bindende kontrakt, som gælder frem til 2027. Såfremt udbuddet ikke sikrer det bornholmske samfunds transportinteresser med konkret angivelse af skibstyper, sejldygtighed, passagerkomfort mv., vil Bornholm blive afsondret, opleve yderligere fraflytning og dermed fremadrettet kræve store tilskud/støttebeløb til vedligehold af infrastruktur, håndtering af den store gruppe ældre samt erhvervslivets/landbrugets overlevelse.

To superfærger er ud fra alle synspunkter den mest rationelle og effektive løsning på Bornholms transportudfordringer.

På dette grundlag ønsker jeg svar på, hvorledes De vil sikre en udbudsramme, som binder en kommende operatør til at anskaffe en tonnage, som garanterer en driftssikker og komfortabel overfart til og fra Bornholm i de næste mange år og som kan motivere børnefamilier, iværksættere

m.fl. til at bosætte sig i Bornholms Regionskommune samt kan tiltrække flere turister og dermed medvirke til fremgang i det bornholmske samfund.

Med venlig hilsen

Karsten W. Kjølby

Cand.polit.

Vejlemosevej 4A, 2840 Holte/ Klippegade 1, 3740 Svaneke

Tlf. 45 42 56 10

E-mail: kwk@kx3.dk

c.c. Transportudvalget

c.c. Formanden for Transportudvalget, Rasmus Horn Langhoff

c.c. Udvalget for Landdistrikter og Øer

c.c. Formanden for Udvalget for Landdistrikter og Øer, Hans Christian Schmidt