

Holte, den 4. maj 2015

Transportminister Magnus Heunicke

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Rykker – Færgeforlig – overfartstid Rønne–Ystad, j.nr. 2015-940

Den 31. marts fremsendte jeg en begrundet indsigelse mod indholdet af det svar, som De mundligt fremkom med på samrådet den 19. februar 2015 og efterfølgende skriftligt har meddelt mig den 16. marts 2015 – trods mine umiddelbare indsigelser af 24. februar. I den forbindelse anmodede jeg om fremsendelse af dokumentation angående to forhold, som er behandlet i Deres svarskrivelse.

Den ønskede dokumentation har relation til udsagnene om,

- at "bornholmske fortalere" for superfærger over for ministeriet skal have oplyst en overfartstid på 120-140 min. for superfærger,
- at den skibstekniske rådgiver har udarbejdet en vurdering/beregninger for superfærgers brændstofforbrug.

Jeg har endnu ikke modtaget dokumentationen bag disse udsagn. Dokumentationen bedes fremsendt uden ugrundet ophold.

Jeg skal i sammenhæng hermed tillade mig at henstille, at de beregninger, som tilstilles Transportudvalget – jf. i øvrigt det materiale, som Udvalget for Landdistrikter og Øer har udbedt sig i spørgsmål 139 – bør være foretaget ved såvel anvendelse af traditionelt brændstof som LNG, idet beregningerne vil udgøre en overmåde vigtig del af udvalgets beslutningsgrundlag.

Uden et sammenligneligt og korrekt grundmateriale for flere skibstyper vil beslutningen om udbudsbetingelsernes krav til fremtidig færgetype, besejlingstid og ruteoplæg blive truffet i blinde – og det er vel at mærke en beslutning, som er bindende for de næste ca. 15 år, og som har umådelig stor betydning for det bornholmske samfunds fremtid.

Af hensyn til Transportudvalgets arbejde skal jeg derfor anmode om en snarlig korrektion af ministeriets hidtidige opfattelse af besejlingstiden på Ystad-ruten for superfærger, idet tidsfaktoren hidtil har været en afgørende præmis for også fremover at stille krav i udbuddet om, at der anvendes katamaraner. Katamaranhurtigfærger er som tidligere anført aldeles uegnede til sejlads i Østersøen – ikke mindst i Bornholmshavet/Hammervandet – når henses til passagerernes velbefindende/komfort. Desuden vil det være en stor fordel i forbindelse med nedbrud mv., hvis den valgte skibstype kan benyttes på og alternere mellem samtlige ruter til og fra Bornholm.

At indholdet af Deres to besvarelser er fejlbehæftet, kan illustreres af følgende simple regnestykke. Povl Anker er 150 minutter om overfarten og dens gennemsnitshastighed er ifølge Marine Traffic 17 knob. En superfærge, der sejler 30 knob, kan derfor forholdsmæssigt beregnes til at være den samlede tid på 150 min. minus tid til havnemanøvrer på 20 min. (dvs. $150 \text{ min.} \times \frac{17}{30} = 85 \text{ min.}$) om selve sejlturen, eller i alt 105 min.

inkl. havnemanøvrer. Det er derfor useriøst fortsat at fastholde en sejltid på 120-140 min. for en superfærge. Endelig skal det anføres, at katamaranen de facto kun kan klare overfarten Rønne-Ystad på 90 min. som følge af hækbølgeproblemerne ved den svenske kyst og derfor sejler før planmæssig afgang for at overholde det eksisterende krav om 80 minutters overfartstid.

Forskellen i samlet transporttid fra Rønne til Hovedstaden er således forsvindende lille mellem katamaran og superfærge. Dermed bortfalder argumentationen for at fortsætte med de usødygtige katamaraner.

Med venlig hilsen

Karsten W. Kjølby

cand. polit.

c.c. Transportudvalget

c.c. Udvalget for Landdistrikter og Øer