

pt. Svaneke, den 24. februar 2015.

Transportminister Magnus Heunicke

Samrådsspørgsmål x – åbent samråd den 19. februar 2015 med Transportudvalget

Ved den mundtlige besvarelse af det stillede spørgsmål x blev der dels lagt nogle fejlagtige faktiske forhold til grund og dels anført, at allerede fordi de bornholmske repræsentanter ikke i enighed var fremkommet med synspunkter, som det stillede spørgsmål relaterede sig til, var det ubeføjet at fremkomme med mine synspunkter.

I den forbindelse vil jeg gerne fremkomme med mine kommentarer.

Sejltid på 80 minutter.

De faktuelle forhold er følgende:

De nuværende katamaraner anvender normalt 85 min. til overfarten, da de typisk sejler 5 min. før planmæssig afgang.

Den aktuelle, konventionelle reservefærgen anvender 150 min. til sejlturen.

En superfærgen vil kunne sejle fra Rønne til Ystad på 90 - 100 min.

Ved en superfærgen forstås i denne forbindelse en konventionel færgen, baseret på LNG-brændstof og en motorydelse, som giver en marchhastighed på ca. 28 knob. Sådanne færgen er de seneste år indsat mellem Nordjylland og Sydnorge og i den nordlige del af Østersøen, hvor vejrconditionerne er af samme karakter som Hammervandets.

Det er derfor ikke rigtigt, når Ministeren fastslår, at overfartstiden vil forøges med 20 – 60 minutter ved anvendelse af superfærgen frem for katamaraner.

En sådan direkte sammenligning af sejltiderne er i øvrigt irrelevant, da det ikke er meningsfyldt at se isoleret på selve sejltiden. Derimod er det den samlede rejsetid fra Bornholm til Hovedstaden, som er afgørende. Rejsen med katamaran andrager i alt ca. 3 timer. Den forøgede rejsetid ved at anvende superfærgen i stedet for de uegnede katamaraner – jf. Hammervandsproblematikken – er kun ca. 5%.

Til gengæld for denne marginale forøgelse af transporttiden opnås

- en væsentlig højere regularitet som følge af, at superfærgen kan gennemføre sejlads ved vindstyrker over 18 m/sek. for LC og 15 m/sek. for VC (svarende til de begrænsninger, som er en følge af påbud fra Søfartsstyrelsen) og

- en langt behageligere overfart for passagererne ved vindstyrker fra 13 til 18 m/sek., idet søsygerisikoen reduceres markant.

Der er derfor ikke nogen reel begrundelse for at benytte tidsfaktoren som grundlag for på forhånd at afvise at foretage beregninger over, hvilke økonomiske, miljø- og driftsmæssige fordele, som fremtidssikrede, miljørigtige superfærgen vil indebære.

Bornholmsk enighed om prioritering af ønsker

Ministeren gjorde supplerende gældende, at den manglende lokale enighed om prioritering af ønskerne og fokuseringen på lavere billetpriser bevirkede, at en nærmere diskussion af udbuddets krav til optimal tonnage var udelukket.

Dette synspunkt er ikke holdbart, når

- det kan konstateres, at der indsamlet ca. 26.000 underskifter om, at det er særdeles uhensigtsmæssigt at afskaffe reservefærgen, når henses til sammensætningen af de resterende færges og til de udbudskonditioner, som tegner sig – herunder ikke mindst kravet om en maksimal sejltid på 80 min.

- der de senere år er fremkommet nye skibstyper, som vil kunne løse transportopgaven langt mere effektivt, jf. at de nuværende udbuds krav reelt udelukker anvendelse af superfærges,

- der principielt er tale om, at der skal indgås en helt ny kontrakt med den hidtidige operatør eller en ny, hvorfor det er aldeles ligegyldigt hvilket materiel, der historisk set har været anvendt.

Det må i øvrigt være Transportministerens opgave at drage omsorg for, at der tilvejebringes et aktuelt økonomisk/teknisk grundlag, som kan danne udgangspunktet for de politiske drøftelser i Transportudvalget om prioriteringer inden for den givne beløbsramme eller eventuelt give udvalget mulighed for at argumentere for en nødvendig udvidelse heraf.

Udbudsramme, som sikrer tonnage med garanti for driftssikker og komfortabel overfart

Samrådet bidrog ikke til afklaring af, hvorfor det indgåede færgesforlig strider mod væsentlige udsagn og anbefalinger i Transportministeriets rapport 'Rammerne for den fremtidige færgesbetjening af Bornholm' fra juni 2014.

Følgende afgørende punkter i rapporten blev således ikke adresseret på samrådet:

Driftsstabilitet

På rapportens side 56 hedder det: "Det har været overvejet, hvorvidt det er muligt at udføre færgesbetjeningen med "blandet" tonnage, fx på lavkapacitetsdage. Det kunne være med to af dagens tre afganges udført med hurtigfærge og med den tredje med en almindelig deplacementsfærge",

og på side 56:

"En deplacementsfærge, der er egnet til indsættelse i færgesbetjeningen af Bornholm, vil normalt være i stand til at klare sig stort set i al slags vejr. Et sådant fartøj vil således kunne klare meget store bølgehøjder, stærk blæst og is i den udstrækning, der er kendt i Bornholmsgattet og havnene i Ystad og Rønne i nyere tid",

samt på side 55:

"Kravet vedr. overfartstid for passagerer og personbiler i det nuværende udbud betød, at kun hurtigfærger (dvs. *katamaraner*) kan besejle ruten Rønne-Ystad".

Problemstillingen om forskellige færgetyper er imidlertid ikke adresseret i forliget på trods af, at det fremgår af rapporten, at driftsstabiliteten vil blive forøget væsentligt, hvis det vælges at indsætte en deplacementsfærge.

Det ville være væsentligt at have hørt Ministerens kommentarer hertil, idet muligheden for at indsætte en displacementsfærge, dvs. i denne sammenhæng svarende til en superfærge, ville løse mange problemer, hvis en sådan blev indarbejdet i udbudsmaterialet som et specifikt krav.

Betydning for det bornholmske samfund

På side 61 anføres: "Det er vigtigt, at Bornholm fortsat er tæt knyttet til det øvrige Danmark. Gode transportvilkår sikrer, at det er muligt at bo på Bornholm og arbejde i København, og kan dermed medvirke til at fastholde indbyggerantallet på øen".

På side 64 hedder det endvidere: "Bornholmerne mærker tydeligt konsekvenserne ved forsinkelser og aflysninger".

Disse udsagn er såre vigtige, og har naturligvis sammenhæng med mit forslag om at indsætte en superfærge, der har kapacitet til at besejle alle ruter – herunder København i stedet for Køge, hvilket må antages at generere mere trafik og eliminere de mange transithindringer over Sverige.

Aflysninger og indsættelse af reservefærge

Ministeren fremhævede, at det kun var *fem* gange, at reservefærgen var indsat i 2014, jf. den tabel som findes i Transportministeriets svar af 11. feb. 2015 til Udvalget for Landdistrikter og Øer. Tabellen viser, at reservefærgen kun blev indsat på 5 dobbeltture.

Imidlertid fremgår det af Færgens egen statistik på hjemmesiden, at katamaranerne var aflyst på 19 dobbeltture i 2014. For mig at se er det de 19 aflysninger, som er det relevante at diskutere, og dernæst hvorfor reservefærgen ikke blev indsat i alle 19 tilfælde.

Årsagerne kan have været storm af orkanstyrke, men hovedårsagen er, så vidt jeg er orienteret, at rederiet Færgen ikke har sørget for, at der er et fæргеleje ledigt i Ystad til at modtage reservefærgen, idet katamaraner og konventionelle færger ikke kan benytte samme type fæргеleje. Det betyder efter min opfattelse, at Færgen ikke opfylder sine aktuelle kontraktsmæssige forpligtelser, når flere aflyste ture med hurtigfærgen giver udslag i færre (typisk kun én) afgang(e) med erstatningsfærgen.

Rapportens anbefalinger

En af anbefalingerne på side 66 lyder: "Analysen har vist, at det kan være hensigtsmæssigt nærmere at vurdere, om det fremadrettet vil være tilstrækkeligt med 3 færger. Det vil dog formentlig kræve en fleksibel færge, der både kan fragte mange passagerer og store mængder gods samt anvendes på Tysklandsruten".

Denne anbefaling er helt central for det kommende udbud, men ses overhovedet ikke at være kommenteret af ministeren eller at have givet anledning til supplerende notater med tilhørende beregninger over de økonomiske konsekvenser.

Jeg finder på denne baggrund, at den mundtlige besvarelse af spørgsmål x på ingen måde var fyldestgørende.

Med venlig hilsen

Karsten W. Kjølby

Cand.polit.

E-mail: kwk@kx3.dk

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

c.c. Transportudvalget

c.c. Udvalget for Landdistrikter og Øer

cc. Anders Samuelson, spørgsmålsstiller ved samrådet