



MINISTEREN

Udvalget for Landdistrikter og Øer  
Folketinget

Dato 10. februar 2015  
J. nr. 2014-5434

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Udvalget for Landdistrikter og Øer har i brev af 17. december 2014 stillet mig følgende spørgsmål (ULØ alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 85:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 16/12-14 fra Feriehusudlejer-nes Brancheforening om færgeførlig Bornholm, jf. ULØ alm. del - bilag 53.

**Svar:**

Regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre) Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti indgik d. 11. december 2014 aftale om den fremtidige færgebetjening af Bornholm. Aftalen omfatter den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm i form af ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad

Hvis partierne er villige til det, vil der komme en 2. etape i forhandlingerne om den fremtidige færgebetjening af Bornholm. Jeg støtter dette og håber på, at der bliver mulighed for, at vi i forligskredsen kan se på, om vi kan imødekomme nogle af de udfordringer, som man bl.a. har fremhævet fra bornholmsk side. I første række forudsætter det, at forligskredsen bag Vækstpakken 2014 er enig i at afsætte nogle af de overskydende midler (fra pkt. 108 i vækstpakken) til færgebetjeningen af Bornholm.

I forhold til aftalen fra december 2014 bemærker jeg, at det grundet udsigten til stigende omkostninger var svært at få enderne til at mødes. Med andre ord var forligskredsen nødt til at prioritere anvendelsen af midlerne til færgebetjeningen af Bornholm.

Der var endvidere et krav i forligskredsen om, at godsrueten Rønne-Køge blev opretholdt uændret og ikke i hovedsagen blev omlagt til Rønne-Ystad, uagtet at det frigav færre midler til alternativ anvendelse – herunder navnlig til reduktion af billetpriser. Også fra bornholmsk erhvervsliv og fra bornholmske arbejdstageres side blev det op til aftalens indgåelse fremført som en hovedprioritet, at Køge-ruten skulle opretholdes.



### Vedr. erstatningsfærge

Forligskredsen prioriterede at fjerne kravet om en erstatningsfærge, der er meget omkostningsfuld og kun i begrænset omfang har været indsat på de samfundsbegrundede ruter som egentlig erstatningstonnage.

I praksis betyder det, at afgang, der i dag sejles med erstatningsfærgen Povl Anker på grund af dårligt vejr og havari, vil bortfalde. Der er tale om relativt få afgang, der overvejende har ligget i lavsæsonen. Også fra Bornholms Regionskommunes side gjorde man Transportministeriet og transportordførerne opmærksom på dilemmaet mellem på den ene side at råde over tilstrækkelig reservekapacitet og på den anden side de store omkostninger forbundet med at have færger liggende, der ikke sejler.

Jeg har dog forståelse for, at der fra bornholmsk side er bekymring for robustheden af sejladsen uden en erstatningsfærge.

### Vedr. besejling af Rønne-Sassnitz

For så vidt angår ruten Rønne-Sassnitz er det vigtigt at holde sig for øje, at den ikke indgår i kontrakten om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, men i dag besejles af Danske Færger A/S som såkaldt fri trafik. Den vil heller ikke indgå i den kommende færgekontrakt. Det vil være i strid med EU's statsstøtteregele at dimensionere kravene til f.eks. Køge-færgen, der er en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, ud fra hensynet til en rute, der drives rent kommercielt – uanset at ruten Rønne-Sassnitz er af økonomisk betydning for Bornholm.

Idet ruten Rønne-Sassnitz ikke er en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm og dermed ikke et kontraktkrav, vides det under alle omstændigheder ikke, om den vindende tilbudsgiver vil besejle ruten fremadrettet. Det afhænger af den enkelte tilbudsgivers vurdering af det kommercielle potentiale heri.

Den nuværende operatør Danske Færger A/S har oplyst, at ca. halvdelen af de tyske turister, der sejlede med rederiet til Bornholm i 2014, benyttede ruten Rønne-Ystad. Af de turister, der rejste via Rønne-Sassnitz, var det desuden kun lidt under halvdelen, der benyttede afgang som blev betjent af den nuværende reservefærge Povl Anker – dvs. under en fjerdedel af det samlede antal tyske turister. Resten sejlede med Køge-færgen Hammerodde mellem Rønne og Sassnitz.

Også uden erstatningsfærge giver forliget mulighed for, at operatøren kan foretage en daglig dobbelttur på ruten Rønne-Sassnitz med Køge-færgen.



Alt i alt mener jeg altså ikke, at der er belæg for en konklusion om, at den tyske turisme på Bornholm står og falder med tilstedeværelsen af en erstatningsfærge. Det siger dog sig selv, at den kan blive påvirket.

### Vedr. IC Bornholm

Forligskredsen prioriterede også at afvikle IC Bornholm, da der i forvejen er en udmærket togbetjening mellem København H og Ystad. Midlerne, der frigives ved afvikling af IC Bornholm tilføres den økonomiske ramme for færgeudbudet.

Togturen mellem København H og Ystad vil fremover foregå ved, at rejsende tager Øresundstoget fra København H til Trianglen St. i Malmö, og der skifter til Pågatoget mod Ystad, der afgår fra samme perron. Både Øresundstog og Pågatog kører med lavgulvsvogne, og der er mulighed for at tilkalde togførersassistance til ind- og udstigning. Der vil således fortsat være god tilgængelighed for mennesker med handicap, ligesom der tilbydes cykelmedtagning. Endelig er rejsetiden med Pågatoget ikke væsentligt længere end med IC Bornholm i dag.

Transportministeriet vil gå i dialog og forhandle med Skånetrafiken om, hvordan togforbindelsen til Ystad kan tilrettelægges bedst muligt, så der tages hensyn til det transportbehov, der eksisterer mellem Rønne og Sjælland. Det omfatter bl.a. muligheden for at købe en konkurrencedygtig billet, der dækker hele rejsen fra Bornholm til København.

### Elementer i aftalen, der vil gavne det bornholmske samfund

Det er samtidig fortsat min vurdering, at aftalen om den fremtidige færgebetjening indeholder en række elementer, der vil komme Bornholm, turismen til Bornholm og det øvrige bornholmske erhvervsliv til gavn.

Aftalen sikrer, at der fortsat er en intensiv færgebetjening på Rønne-Ystad i højsæsonen, og kravene til ruternes kapacitet giver rum til, at turismen fortsat kan udvikle sig.

For passagererne vil der være flere billigere billetter, idet de gennemsnitlige priser på de almindelige passagerbilletter sænkes med 10 pct.

Udbuddet tilrettelægges desuden, så den tilbudsgiver, der yder de største reduktioner af de gennemsnitlige passagerbilletpriser på udvalgte billettyper ud over de 10 pct., vinder kontrakten. Det er forventningen, at det vil medføre yderligere reduktion af billetpriserne.

Det er værd at nævne, at den kommende operatør får ansvaret for, hvordan billetprisreduktionen konkret skal udmøntes. Det er min forventning, at det særligt vil være attraktivt for operatøren at sænke priserne i skuldærsæsonen.



Eksempelberegninger viser, at det sandsynligvis vil give en rabat på over 20 pct. i forhold til listeprisen på billettypen ”bil+5” i dag, hvis rabatten gives hele skulder- og lavsæson. Hvis operatøren målretter rabatten i skuldersæsonen, vil reduktionen i sagens natur blive større endnu. Det vil medvirke til at tiltrække flere turister uden for højsæsonen og samtidig gøre, at operatøren kan udnytte sin kapacitet mere effektivt. Det har længe været et ønske fra bornholmsk side, at man kunne udnytte skuldersæsonen bedre og tiltrække flere turister til øen uden for den absolutte højsæson. Aftalen giver gode muligheder for dette.

Endelig udestår som nævnt indledningsvist udmøntningen af ca. 48 mio. kr. af vækstpakkemidlerne, hvilket også – forudsat at der kan skabes enighed i de to forligskredse – kan komme færgebetjeningen af Bornholm til gavn.

Jeg har forståelse for, at man fra bornholmsk side er bekymret for sejladsen uden en erstatningsfærgе. Det er et af de temaer, som jeg vil lægge op til at drøfte i den kommende tid med forligskredsen, hvis der kan skabes enighed om at afsætte flere midler til færgebetjeningen af Bornholm.

For mit eget vedkommende er der i hvert fald vilje til i den kommende tid at se på, hvordan vi kan imødekomme nogle af de udfordringer, som man har fremhævet fra bornholmsk side.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke