

## *Bemærkninger til forslaget*

Bornholms Pendlerforening har i en række beregninger, der er afleveret til Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med pendlerforeningens foretræde for udvalget den 2. oktober 2003 (omdelt i Trafikudvalget på alm. del – bilag 11), peget på en række kapacitetsproblemer, som vil opstå, hvis udliciteringen af færgeforbindelsen til Bornholm gennemføres som aftalt i færgeforlig II og som angivet i de udbudsspecifikationer, der er knyttet til udbudsmaterialet.

Disse beregninger tyder på, at der i 2005 vil opstå endog meget betydelige problemer med manglende kapacitet.

Sammenligner man kravene i udbudsspecifikationerne for en weekenddag i højsæsonen i 2005 med en tilsvarende dag med den nuværende kapacitet i 2003, vil man således se et fald i kapaciteten på Rønne-København/Køge-overfarten på 85 pct. på passagersiden og 94 pct. i kapaciteten til at overføre biler.

Dette fald i kapacitet kompenseres ikke af Rønne-Ystad-overfarten, hvor kapaciteten på passagersiden også falder med 21 pct., mens bilkapaciteten falder med 23 pct. Den samlede nedgang i kapacitet er 4.225 passagerer (én vej) og altså næsten 8.500 passagerer i døgnet. I lavsæsonen og skuldærsæsonen er der ligeledes mindre kapacitet. En særlig problemstilling er køjepladser på den direkte færgeforbindelse til Sjælland. I udbudsspecifikationen er der ikke stillet krav om mere end 108 køjepladser på ruten. I 2002 har ca. 75 pct. af afgangene med færgerne mellem Rønne og København har haft mere end 100 køjepladser i brug. Der er således en stor risiko for, at behovet ikke vil blive opfyldt med det kommende udbud.

Konklusionen er, at der kan forventes kaos med store ventetider til følge, fordi der ganske enkelt ikke er den nødvendige kapacitet til rådighed. Turister vil i den situation ofte ganske enkelt fravælge Bornholm – og den positive udvikling i antallet af pendlere, der bosætter sig på øen, men pendler til København, vil vendes til tilbagegang. Dette skyldes den samlede virkning af kapacitetsproblemerne (der skaber usikkerhed om ankomsttider) og nedlæggelsen af natfærgen til

København. For flertallet af pendlere vil færgerne til Køge således ikke udgøre et brugbart alternativ.

Særlig store problemer vil opstå, når hurtigfærgen mellem Ystad og Rønne må indstille sejladser på grund af uheld eller vejrforhold. Udbudsspecifikationen pålægger operatøren at have en færge til rådighed senest 24 timer efter, der er indtrådt uheld. De planlagte Køgefærger har kun kapacitet til at overføre 400 passagerer og kan være mange timer om at nå frem til Ystad. Det betyder, at de ikke vil kunne afhjælpe transporten ved havarier eller lignende på hurtigfærgen, på samme måde som de nuværende færger mellem Rønne og København har været i stand til det. I skulder- og lavsæsonen vil den konventionelle færge kunne afhjælpe det meste af trafikken inden for 24 timer (dog ikke på de store rejsedage), men i højsæsonen vil der mangle op mod 46 pct. af kapaciteten – på et tidspunkt, hvor turistr trafikken til og fra Bornholm er allerstørst.

Det har ikke vist sig muligt at løse de problemer med de mange rejserestriktioner, som Sverige oprettholder. Svensk bureaukrati kan være en vanskelig sag, hvis der ikke er politisk vilje, og det er der tilsyneladende ikke. Center for Regional- og Turismeforskning i Nexø har i en rapport fra august 2003 påpeget 76 kendte teknisk rejsehindre for transitrejsende gennem Sverige. Alene af den grund vil det også fremover være nødvendigt med en rimelig god forbindelse mellem København og Rønne. Dette er ikke opfyldt i færgeforlig II.

- Samlet set er færgeforliget problematisk, fordi:
- Færgeforliget lever ikke op til behovet for kapacitet, og kravene til reservekapacitet er ydermere helt utilstrækkelige.
  - Den direkte routes omlægning med anløbshavn i Køge i stedet for København opfylder ikke pendlernes behov, og kapaciteten på den fremtidige forbindelse for passagerer og personbiler er ikke tilstrækkelig.
  - Køjekapaciteten for passagerer, der ønsker at benytte natfærgen, er ganske underdimensioneret – udbudsspecifikationen kræver 100 + 8 køjer – mere