

sæsoner og også for juli måned, som er måneden med den største efterspørgsel.

Opdateringen er foretaget på baggrund af den faktiske trafikudvikling fra 2001 til og med 2003, altså til og med for mindre end en måned siden. I denne periode er trafikudviklingen stort set stagneret i højsæsonen, der er negativ vækst i skuldærsæsonen, mens der stadig væk ses vækst i lavsæsonen. Udgangspunktet for beregningerne har været den travleste dag og den travleste uge i hver sæson, og selv i disse spidsbelastningsperioder vil der være tilstrækkelig kapacitet i hele kontraktperioden.

Jeg er således ikke enig i, at der skulle være utilstrækkelig kapacitet i udbuddet af færgbetjeningen af Bornholm. Selv hvis væksten i trafikken bliver væsentlig større, end trafikudviklingen indtil nu giver anledning til at tro, skulle der være tilstrækkelig kapacitet.

Konsulenterne har i forbindelse med dette beslutningsforslag regnet på – netop på grund af forslaget – hvor kraftigt trafikudviklingen kunne stige, uden at det ville skabe kapacitetsproblemer i kontraktperioden. Beregningerne viser, at en årlig vækstrate på 5,5 pct., og det er meget højt, ikke vil skabe kapacitetsproblemer.

Nu er det svært at spå, og jeg kan selvfølgelig ikke udelukke, at der i yderår kan være en dag eller to, hvor trafikken kan overstige det, der udbydes i sejlplanen. Men i disse tilfælde vil rederiet have et økonomisk incitament ifølge kontrakten til at indsætte en ekstra afgang, og det skulle der være tilstrækkelig kapacitet til i den anvendte tonnage, fordi man kan sejle flere ture, end det er forudsat i udbudsmaterialet.

Det er værd at bemærke, at hvis man regner med en vækstrate på 5,5 pct., vil trafikniveauet i 2009 være 38 pct. højere end i 2003. Det er faktisk meget. Det vil sige, at der er mulighed for selv en kraftig vækst i trafikken til og fra Bornholm, uden at det giver kapacitetsproblemer. Og det er jo det, det hele handler om.

Det bemærkes også, at det bornholmske Kontaktråd selv har regnet med en vækst på 5 pct. i noget af det materiale, der er lagt frem fra følgegruppen. Man skal også huske, at der er tale om et minimumskrav i udbudsmaterialerne, det er ganske vigtigt. Hvis væksten bliver sådan, som optimisten hr. Keld Albrechtsen håber, vil det vindende rederi have en direkte økonomisk interesse i at øge antallet af afgang og dermed også kapaciteten. Man skal også huske, at de krav til tonnagestørrelse, der er stillet i udbudsmaterialet, er minimumskrav, det er ganske vig-

tigt. Rederierne kan således vælge at byde med f.eks. en hurtigfærge, der kan tage mere end 900 passagerer. Det vil også øge kapaciteten.

Jeg vil runde hele kapacitetsspørgsmålet af med at understrege, at driftsoplægget i forbindelse med udbuddet ikke fuldt ud udnytter den kapacitet, der er i tonnage. Det betyder, at rederiet vil have mulighed for at indsætte yderligere afgang, hvor det er økonomisk rentabelt, og det vil jo udvide kapaciteten yderligere, hvis der skulle være behov for det.

På baggrund af de foretagne beregninger er det min vurdering, at der er tilstrækkelig kapacitet også i fremtiden i de driftsoplæg, der er lavet, til færgbetjening af Bornholm.

Efter udbuddet vil den fremtidige operatør være underlagt ganske kraftige bodsbestemmelser, som sammen med indtægtstab vil give et kraftigt incitament til så vidt muligt at have tilstrækkelig reservekapacitet med kort varsel. Ved havarier, ekstreme vejrforhold, nedbrud eller lignende vil sejlsæden endvidere typisk foregå mellem Rønne og Ystad, da man her opnår den største kapacitet, og det vil i langt de fleste tilfælde være muligt at komme med færgen inden for 24 timer. I situationer som disse, som heldigvis kun sjældent forekommer, må man nødvendigvis acceptere visse driftsuregelmæssigheder. Sådan er det med alle transportformer. Selv verdens største succes, Storebæltsforbindelsen, har jo også nogle gange lukket en halv dag, selv om det heldigvis er sjældent. Det er jo vejrguderne, vi ikke kan styre.

Men hensyn til køjepladser er det vigtigt, at efterspørgslen i 2002 i mange tilfælde oversteg den kapacitet, der var lagt op til i den fremtidige færgbetjening. Men det er sådan, at både regionalkommunen og Kontaktrådet fik mulighed for at prioritere ekstra køjepladser inden for den økonomiske ramme. Fra Bornholms side ønsker man ikke at gøre sin indflydelse gældende og prioritere flere køjepladser frem for f.eks. takstnedsættelser og flere afgang med hurtigfærgen.

Kl. 13.20

Hvis den nuværende udvikling i rejsemønsteret fortsætter, hvor stadig flere vælger den hurtige forbindelse via Ystad – og det stiger faktisk hele tiden – er det heller ikke givet, at efterspørgslen efter køjer i fremtiden vil være den samme, som den var i 2002. Endelig må man ikke glemme, at passagerer, der rejser om natten, nu får mulighed for at få en hvileplads, hvilket også kan påvirke efterspørgslen efter køjer.