



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 1. juni 2005
J.nr. : 004-000153

Trafikudvalget har i brev af 12. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 139 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 139:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 10. maj 2005 fra Henrik Espersen, Rønne vedrørende Bornholmstrafikken, jf. alm. del – bilag 167."

Svar:

Jeg har noteret mig, at Henrik Espersen ikke mener, at han har fået et tilstrækkeligt svar på hans henvendelse, jf. Trafikudvalgsspørgsmål 76 af 8. april 2005.

Henrik Espersen ønsker følgende uddybet:

1. Kapacitetssituationen

Jeg ved ikke om Henrik Espersen forventer, at der på andre færge- fly- og togruter er ledig kapacitet på alle tider af døgnet på alle dage af året. Jeg vil derfor gerne bekræfte, at der også på Bornholmstrafikken A/S' færger vil være afgang, der er udsolgte, lige så vel som der er udsolgte afgang for andre færge-, fly- og togrejsende.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at sejladsen til Tyskland fra Rønne og Køge ikke er en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Jeg kan derfor kun beklage, hvis der ikke er plads til alle de der måtte ønske at rejse mellem Tyskland og Bornholm hhv. Køge. Sejladsen drives af Bornholmstrafikken A/S på rent kommercielle vilkår.

For så vidt angår den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm vil der være mulighed for langt de fleste passagerer at substituere mellem ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad, idet transportmulighederne fra henholdsvis Ystad og Køge er veludbyggede.

2. Vedr. mødetid hos Bornholmstrafikken A/S

Jeg kan oplyse at udbudsmaterialet, der danner grundlag for kontrakten med mellem Bornholmstrafikken A/S og Trafikstyrelsen foreskriver, at sejltiden mellem Rønne og Ystad med hurtigfærgen skal være maksimum 80 minutter.

Bornholmstrafikken A/S har valgt at følge dette maksimumkrav.

Udbudsmaterialet stiller ikke krav om hvor kort tid før afgang passagererne skal møde.

3. Konsulenthonorar

Jeg kan oplyse, at der foruden det tidligere oplyste honorar til konsulenter og kammeradvokaten også har været omkostninger, svarende til ca. 600.000 kr. til ekspertpanelet.

Budgettet på 5 mio. kr., som Henrik Espersen henviser til, stammer fra materialet, da Transport- og Energiministeriet udbød konsulentbistand vedrørende den samfundsbegrundede fæргеbetjening af Bornholm. Det fremgår klart af dette materiales bilag 1, at det ikke omfatter en række opgaver, som ministeriet med bistand fra tredjemand, herunder Kammeradvokaten, forventede selv at skulle udføre. Derfor kan de 5 mio. kr. ikke sammenlignes med de 17 mio. kr. Men jeg skal medgive, at udgifterne til den udbudte konsulentbistand desværre blev ca. dobbelt så høj som forventet.

4. Opfattelsen af EU

Jeg mener ikke, der kan kommenteres yderligere på Henrik Espersens udsagn i forhold til dette punkt. Hvad Peter Vesterdorf telefonisk har oplyst til Henrik Espersen, kan jeg af gode grunde have svært ved at kommentere på. Jeg kan blot oplyse, at Kommissionen fandt, at vi overtrådte cabotageforordningen, og det var vurderingen, at en traktatkrænkelssag kun kunne undgås ved at gennemføre et udbud af Bornholmstrafikkens samfundsbegrundede overfarter.

Henrik Espersen ønsker i øvrigt svar på følgende:

A. Årlige omkostninger til den udbudte trafik

Forskellen mellem Bornholmstrafikkens tilbud og det overfor Finansudvalget forventede beløb svarer til ca. 33 mio. kr. årligt, svarende til en forskel på ca. 10 procent mellem udbyders og tilbyders kalkuler vurderet i forhold til udgiftsgrundlaget.

Trafikstyrelsen har i foråret 2004 gennemgået Bornholmstrafikkens tilbud og har i den forbindelse fundet prisniveauet i Bornholmstrafikkens tilbud for velbegrundet.

At prisen blev dyrere end forudsat, skyldes blandt andet at det tilsyneladende har været svært at skaffe den i udbuddet fastlagte minimumstønninge, og at Bornholmstrafikken derfor forudsatte i det afgivne tilbud, at der skulle investeres i to helt nye færges.

B. Etablering af Bornholmstrafikken A/S

Et flertal i Folketingets Finansudvalg har den 27. april 2005 tiltrådt aktstykke 112 hvoraf det fremgår, at merudgifterne til endelig etablering af Bornholmstrafikken A/S samt nedlæggelse af statsvirksomheden Bornholmstrafikken forventes at blive 93 mio. kr. højere end det i Finansloven for 2005 afsatte beløb.

Det kontante indskud samt det nærmere omfang af aktiver og passiver i statsvirksomheden, der overdrages til aktieselskabet, fastsættes i henhold til de forudsætninger og principper, der er fastlagt i de af Folketingets Finansudvalg tiltrådte Akt K af 12/8 2003, fortroligt Akt D af 28/1 2004, fortroligt Akt G af 26/5 2004 samt, at der ved aktstykkets forelæggelse for Folketingets Finansudvalg var indskudt 130 mio. kr. kontant i Bornholmstrafikken A/S.

C. Salget af ”Jens Kofoed”

Endvidere kan jeg oplyse, at staten pr. 1. maj 2005 apportindskød de konventionelle færges Poul Anker og Jens Kofoed i Bornholmstrafikken A/S. Bornholmstrafikken A/S har efterfølgende oplyst, at færgen Jens Kofoed er blevet solgt. Salget af færgen indgår som en del af det økonomiske grundlag for rederiets køb af to nye RoPax-færges. De to nye RoPax-færges er en forudsætning for, at Bornholmstrafikken A/S kan overholde kontrakten med Trafikstyrelsen vedrørende den samfundsbegrundede færgesbetjening af Bornholm.

D. Godskapacitet på Rønne - Ystad

Der sejles i lav- og skuldersæson en daglig dobbelttur med en af RoPax færgesne på overfarten Rønne-Ystad. I højsæson sejles der en daglig dobbelttur på overfarten med den konventionelle færge Povl Anker – og torsdage, fredage, lørdage, søndage og mandage yderligere en dobbelttur med Povl Anker.

Det er min klare opfattelse, at denne kapacitet er fuldt ud tilstrækkelig til at dække godsefterspørgslen på overfarten Rønne-Ystad.

Jeg kan oplyse, at Bornholms Andelsmejeri allerede i efteråret 2004 indgik en sær aftale med Bornholmstrafikken A/S om, at der på den tidlige morgenafgang kl. 6.45 med hurtigfærgen Villum Clausen fra Rønne medtages to tomme mælk tankbiler. Det skal understreges at der er tale om en sær aftale, og at det er det eneste gods der medtages på hurtigfærgen.

De fyldte tankbiler tages med tilbage til Rønne på RoPax-færgen-afgangen fra Ystad kl. 18.45 udenfor højsæson og med den konventionelle færge Povl Anker på samme tidspunkt i højsæsonen.

E. Underskrifter

For så vidt angår de 33.000 bornholmske underskrifter, så har jeg været imponeret over, at man på Bornholm har kunnet samle så mange underskrifter, og jeg vil i den forbindelse gerne pointere, at de 33.000 underskrifter har gjort et stort indtryk på mig, og at underskrifterne også er blevet taget med i mine overvejelser omkring færgebetjeningen af Bornholm.

Men som bekendt er Folketinget – som lovgiver i ethvert repræsentativt demokrati - valgt til at foretage de samlede afvejninger uanset om visse interessegrupper måtte være uenige.

Derfor er det også alene Folketinget, som kan bevilge statslige udgifter, herunder fastsætte f.eks. udgiftsrammerne for et udbud, ligesom det jo sker jævnlige, at grupper klager over nye anlæg eller for få afgange med toget eller andet.

Jeg vil i den forbindelse endnu en gang gerne pege på at hele Folketinget – på nær Enhedslisten – står bag aftalerne af 23. oktober 2002 og 2. januar 2003.

F. Regionsrådets resolution

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at Bornholms Regionsråds resolution tilbage i januar 2003 ikke blev negligeret. Kun seks dage efter regionsborgmesterens henvendelse afholdtes et møde, hvor regionsborgmesteren og jeg drøftede de punkter, som regionsrådet havde drøftet den 23. januar 2003. I øvrigt nogle punkter som selvfølgelig indgik i de senere overvejelser og som jeg gentagne gange efterfølgende har kommenteret, herunder punkter som senest blev kommenteret i forbindelse med Trafikudvalgsspørgsmål 76, (Alm. del – bilag 85).

Med venlig hilsen

Flemming Hansen