



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 31 . marts 2005
J.nr. : 004-000068

Kopi til Bornholms Passagerforening

Trafikudvalget har i brev af 4. januar 2005 stillet mig følgende spørgsmål 20 (Alm. del - bilag), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 20:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 30 december 2004 fra Bornholms Passagerforening vedrørende ”nytårsudtalelse”, jf. alm. del – bilag 198.

Svar:

Bornholm Passagerforenings nytårsudtalelse berører en lang række aspekter vedr. den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm og Bornholmstrafikken. Generelt synes jeg at det er svært at genkende situationen, som Passagerforeningen beskriver. Passagerforeningens fremstilling af situationen for den bornholmske passager er langt mere negativ end hvad der reelt er grund til.

Jeg mener, at de rejsende til og fra Bornholm i dag har fået langt bedre muligheder end tidligere. Med Øresundsbroens åbning og efter hurtigfærgens indsættelse er det nu muligt at rejse via Ystad på ca. 3 timer. Dette er næsten en halvering af rejsetiden i forhold til tidligere.

Med opstarten af den udbudte trafik fra 1. maj i år vil der ske en række ændringer i forhold til tidligere. Ændringer, der medfører, at tonnagen i højere grad tilpasses passagerernes ændrede rejsevaner, som vi har været vidner til gennem de seneste år.

Jeg beklager naturligvis den pessimisme, som mange bornholmere besidder. Men jeg er af den opfattelse, at resultatet af den omstillingsproces som den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm nu er ved at gennemløbe, vil være til gavn for såvel bornholmere som turister.

Jeg vil i det følgende mere specifikt kommentere enkelte af de afsnit, som Bornholms Passagerforening selv fremhæver i deres ”nytårsudtalelse”.

Køge Havn

I forbindelse med omlægningen af ruten Rønne-København til Rønne-Køge den 1. oktober 2004 har Køge Havn indgået aftale med Transport- og Energiministeriet om etablering af havneanlæg blandt andet til brug for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Køge Havn opfører havneanlæggene for egen regning og risiko og anlæggene forbliver havnens ejendom. Som vederlag for benyttelse af anlæggene i forbindelse med den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, er det mellem Transport- og Energiministeriet og Køge Havn aftalt, at operatøren i de næste 5 år skal betale en fast årlig infrastrukturafgift til Køge Havn i størrelsesordenen 1 mio. kr.

Transit

I forberedelsen til aftalen af 23. oktober 2002 blev det i kraft af de foreliggende trafiktal vurderet hensigtsmæssigt, at passagerer til og fra Bornholm skulle via Ystad, mens godset skulle til Køge.

Men grundet de transitproblemer, der dengang og i dag eksisterer for rejsende gennem Sverige, ville det ikke være realistisk alene at benytte Rønne-Ystad til passagersejlad. Løsningen blev derfor, at der skulle sejle en kombineret gods- og passagerfærge mellem Rønne og Sjælland.

Det har været et stort ønske fra min side, at der snart findes en endelig løsning på de væsentligste transitproblemer – rejsende med kæledyr, medicin og jagt- og konkurrencevåben. Det er en sag jeg har prioriteret højt, og en sag som jeg gerne havde set løst hurtigere end tilfældet har været.

Salget af Jens Kofoed og spørgsmålet om reservekapacitet efter 1. maj 2005.

Hverken Bornholmstrafikken eller jeg har anset en fastholdelse af ”Jens Kofoed” som en reel løsningsmulighed på et eventuelt kapacitetsproblem.

I lav- og skuldersonen er problemet, at varslingstiden for den anden konventionelle færge ”Povl Anker” fastsat til 24 timer. En fastholdelse af ”Jens Kofoed” vil således blot betyde at der i stedet for én færge, vil ligge to færger på 24-timers stand-by. Den umiddelbart mest realistiske løsning på problemet i lav- og skuldersonen er en reduktion i varslingstiden for ”Povl Anker”. Muligheden for en sådan løsning er i øjeblikket under afklaring.

Omfanget af kapacitetsproblemet i højsæsonen er 4 dage, hvor der maksimalt vil kunne risikeres, at ca. 1100 passagerer ikke kan komme med færgen. Dette er under forudsætning af at, der er 900 passagerer som reelt

skulle have været med færgen til Sassnitz, men som i stedet skal overføres via Rønne-Ystad.

Man bør endvidere notere sig, at der ikke er tale om 4 dage, hvor der vil være et problem, men 4 dage, hvor der er risiko for, at der opstår problemer. Trafikstyrelsens sandsynlighedsvurdering peger på, at problemet på de nævnte 4 dage kan forventes ca. en gang hvert 5. år.

Fastholdelsen af "Jens Kofoed" ville således kunne løse et problem én gang hvert 5. år, hvor der maksimalt vil skulle flyttes ca. 1100 passagerer. Dette skal ses i forhold til, at "Jens Kofoed" med en kapacitet på 1500 passagerer og en mulighed for 3 dobbeltture i døgnet udgør en kapacitet på 4500 passagerer i hver retning. Dette vil vurderes at være en voldsom overkapacitet, hvorfor en fastholdelse af "Jens Kofoed" heller ikke forekommer hensigtsmæssig i forhold til at sikre en løsning i højsæsonen.

Prisen for transport

I besvarelsen af trafikudvalgsspørgsmål 146 oplyste jeg, at der med overgangen til udbudt trafik den 1. maj i år vil være en lang række takstnedsættelser til fordel for såvel gods som passagerer.

Godskapaciteten øges markant, samtidigt med at taksterne for gods nedsættes med ca. 30 procent. Dette vil fremme konkurrenceevnen på Bornholm og forhåbentligt skaffe flere arbejdspladser til øen. Børn under 12 år vil kunne rejse gratis ifølge med voksne, og børn mellem 12 og 15 år vil kunne rejse til halv pris. Der vil herudover være en række rabatordninger, som for eksempel Bornholmerkort og bizz, der giver stor rabat på både bil og passagerbilletter.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at S-togsbilletten fra Køge til Hovedstadsområdet fra 1. maj 2005 vil være inkluderet i prisen på færgebilletten. Den pristakstforhøjelse, som Bornholms Passagerforening henviser til, er således kun gældende ganske få måneder endnu.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen