



MINISTEREN

Dato 28. september 2007
J nr. 004-U18-223

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 4. september 2007 stillet mig følgende spørgsmål 375-379 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 375:

”Idet det fremgår af forliget om færgebetjeningen af Bornholm, at Køgeruten skal besejles med én ro-pax båd med 1500 lanemeter, bedes ministeren oplyse:

- Hvor mange passagerer skal der være plads til?
- Hvor mange køjer skal der være?
- Hvad tid skal den sejle fra Rønne?
- Hvad tid skal den sejle fra Køge?
- Hvad tid skal den være i Rønne?
- Har man overvejet om markedet for ro-pax både i den størrelse (1500 lanemeter) indeholder både, der kan sejle ca. 20-21 knob, som er nødvendigt hvis den samlede overfartstid skal ned på 4,5 time?”

Svar:

I aftalen om ”Udbuddet af den samfundsbegrundede færgebetjeningen af Bornholm”, der blev indgået den 17. august 2007, er det udelukkende de overordnede principper for den fremtidige betjening, der er fastlagt.

Der er således flere af de efterspurgte detaljer, som ikke er blevet fastlagt med forliget. Disse vil blive fastlagt i udbudsmaterialet af Trafikstyrelsen i samarbejde med Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm. De endelige retningslinjer for udbuddet vil blive forelagt Finansudvalget til godkendelse.

Af hensynet til, at alle potentielle tilbudsgivere stilles lige, er det vigtigt, at alle tilbudsgivere får den samme information samtidigt. De detaljerede krav kan derfor ikke oplyses på nuværende tidspunkt.

Jeg kan dog oplyse, at der på Rønne-Køge overfarten som minimum skal være en passagerkapacitet på 400 samt 100 køjepladser.



Med hensyn til overfartstiden mellem Rønne og Køge oplyser Trafikstyrelsen, at der ikke er fastsat krav, der nødvendiggør en overfartstid på 4,5 timer. Kravene vil afspejle de overfartstider, som kan forventes af de gængse færges på markedet.

Spørgsmål nr. 376:

”Idet det fremgår, at der på Ystad-ruten skal sejle 2 hurtigfærges, der skal kunne overføre 10.000 pax og 2200 biler på en dag, bedes ministeren oplyse:

- Hvornår (hvad tid skal den første tur sejles) starter dagen?
- Er der krav om, at hurtigfærgesne skal være lige store?
- Hvis de ikke skal være lige store – hvor stor skal den mindste så være?
- Hvilken minimumsfrekvens skal der sejles med i højsæsonen, når der skal kunne overføres 10.000 pax og 2200 biler?
- Skal begge hurtigfærges være gods bærende?
- Hvis ja, med hvilken kapacitet og hvilken overfartstid?”

Svar:

I aftalen om udbuddet af den samfundsbegrundede færgesbetjening af Bornholm fremgår det, at samtlige 10.000 passagerer og 2.200 biler på Rønne-Ystad skal betjenes af hurtigfærges.

Trafikstyrelsen fastsætter ikke krav om, hvor mange færges passagererne skal betjenes med samt, hvor store færgesne skal være. Endvidere fastsætter Trafikstyrelsen heller ikke krav om, på hvilke færges godset mellem Rønne og Ystad skal transporteres.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål nr. 375, må jeg på grund af hensynet til, at alle potentielle tilbudsgivere får den samme information på samme tidspunkt, endnu engang henviser til, at dette vil fremgå af selve udbudsmaterialet.

Spørgsmål nr. 377:

”Er der i forliget om færgesbetjeningen af Bornholm taget højde for, at når en rute betjenes med konventionelle færges eller ro-pax, stiger energiforbruget, luftforureningen og CO₂-udslippet med hastigheden? Sættes hastigheden på en given rute f.eks. op med 10 pct., så vokser miljøbelastningen med omkring 20 pct. Tilsvarende reduceres miljøbelastningen, hvis hastigheden nedsættes.”

Svar:

Færgesforliget sikrer, at alle passagerer mellem Rønne og Ystad bliver betjent med hurtigfærges. Det betyder, at alle passagerer får et højere serviceniveau med en kortere overfartstid, hvilket var et klart ønske fra et flertal i Kontaktrådet.



Ifølge Trafikstyrelsen er det et faktum, at passagererne i langt højere grad efterspørger de hurtige afgang med Villum Clausen end de langsomme afgang med den konventionelle færge Povl Anker. Således er hurtigfærgens afgang på de store rejsedage i højsæsonen stort set udsolgte, mens der er væsentlig lavere belægning på den konventionelle færges afgang.

Ser man på CO₂-udslippet pr. passager på Rønne-Ystad i 2006, var udslippet fra hurtigfærgen i samme størrelsesorden som den konventionelle færges udslip. Det skyldes, at kapacitetsudnyttelsen på hurtigfærgen er langt større end på den konventionelle færge.

Yderligere giver aftalen operatøren et stort incitament til at løse betjeningen af Bornholm med et så lille brændstofforbrug som muligt. Brændstofforbruget udgør en relativ stor del af operatørens omkostninger, og den vindende operatør vil skære sine omkostninger ved at begrænse brændstofforbruget.

Jeg mener derfor, at der er en god balance mellem hensynet til bedre betjening af passagererne og miljøhensynet.

Spørgsmål nr. 378:

”Da der ikke er nedfældet noget om reservekapacitet i forliget om færgebetjeningen af Bornholm, bedes ministeren oplyse følgende:

- Hvilke krav er der til reservekapaciteten? Hvor mange pax? Og hvor mange lanemeter?
- Hvor hurtigt skal den kunne sejle til Ystad henholdsvis til Køge?
- Er reservekapaciteten én båd eller må man fordele reservekapaciteten på flere både?
- Må ro-paxen til Køge være en del af reservekapaciteten hvis den udbygges med passagerfaciliteter?”

Svar:

Kravene til reservekapacitet i det kommende udbud vil i princippet svare til kravene i det nuværende udbud. Det vil sige, at operatøren som udgangspunkt skal kunne løfte kontraktens gods- og passagerkrav pr. døgn. Kravet til antal passagerer og lanemeter afhænger således af det aktuelle døgn normale efterspørgsel.

Der vil ikke blive stillet specifikke krav til erstatningstonnagen, herunder hverken til antallet af færger eller overfartstider.



Spørgsmål nr. 379:

Side 4/4

”Ministeren bedes definere ordet ”primært” mht. fordelingen af gods- og passagertransport i forliget om færgebetjeningen af Bornholm og i den forbindelse oplyse:

- Har passagerer og privatbiler altid fortrinsret på Ystadruten?
- Har godset altid fortrinsret på Køgeruten? Herunder kan allerede bestilte billetter til biler annulleres af rederiet, hvis der i stedet skal medtages yderligere gods?”

Svar:

I forlængelse af aftaleteksten har jeg præciseret, at kapacitets- og betjeningsniveauet for Rønne-Køge i forbindelse med kravspecifikationen primært fastlægges under hensyn til godstransporten, og at kapacitets- og betjeningsniveauet for Rønne-Ystad primært fastlægges under hensyn til passagertransporten. Der skal dog fortsat både transporteres passagerer og gods på begge overfarter.

Fordelingen i forbindelse med kravspecifikationen har ikke indflydelse på selve driften af overfarterne, herunder om gods skal have fortrinsret i forhold til passagerer eller omvendt.

Med venlig hilsen

Jakob Axel Nielsen