



MINISTEREN

Dato 12. oktober 2007  
J. nr. 004-U18-228

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 24. september 2007 stillet mig følgende spørgsmål 391 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 391:**

" Idet der henvises til, at den daværende transport- og energiminister på det åbne samråd i Trafikudvalget den 3. september 2007 oplyste om det nye trafikforlig vedr. den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, at mængden af gods, der må forventes at skulle fragtes via Ystad, anses at ville udgøre mindre end 20 pct., men at erhvervslivet via Trafikkontaktrådet har fremsat ønske om, at der dagligt stilles 600 lanemeter til rådighed på Ystad-ruten, fordelt over 2 daglige afgang fra Bornholm, hvilket svarer til 40 pct. af de 1.500 lanemeter, som ellers var beregnet som tilstrækkeligt og i øvrigt som en kapacitetsudvidelse, bedes ministeren redegøre for:

-Hvor stort et yderligere tilskud fra staten, mersejladsen med gods på Ystad-ruten må forventes at medføre om året fra 2011 i forhold til det allerede indgåede forlig. Opgørelsen forventes opdelt i beløb med og uden den kompensation, som godset har fremsat ønske om at få tilført.

-Hvor stor en yderligere belastning denne mersejlads miljømæssigt vil medføre, herunder merforbrug af olie på hurtigfærgerne og merforbrug af olie på landevejen i Sverige."

**Svar:**

Det bornholmske erhvervslivs krav om to daglige afgang med i alt 600 lanemeter til Ystad medfører ikke et yderligere tilskud fra staten i forhold til den indgåede politiske aftale. I Trafikstyrelsens beregninger af forventet tilskudsniveau for udmøntningen af den politiske aftale om udbuddet, indgår der en forudsætning om, at der som en konsekvens af en tidlig godsafgang til Køge, skal stilles krav om en sen godsafgang til Ystad med en ekstra kapacitet på 300 lanemeter, dvs. 600 lanemeter i alt.

Der vil ikke blive tale om kompensation til erhvervet.

Den afledte effekt af den enkeltrettede færgebetjening mellem Rønne og Køge er som bekendt, at en mindre del af godset kan blive nødt til at sejle via Ystad med den miljøbelastning, som dette må medføre.



Den konkrete miljøbelastning af transporten på landevejen i Sverige omlægningen kan medføre, afhænger af hvor stor en del af produktionen, der kan tilpasses den tidligere afgang mod Køge, samt hvor godset skal transporteres til. Det er således ikke muligt at beregne et konkret merforbrug af olie af denne afledte effekt.

For så vidt angår selve færgedriftens miljøbelastning stiller Trafikstyrelsen ikke krav til, hvordan godset mellem Rønne og Ystad skal betjenes, og der kan dermed heller ikke beregnes et konkret merforbrug af olie til betjeningen af gods.

Jeg skal afslutningsvis bemærke, at aftalen for genudbuddet giver operatøren et stort incitament til at løse færgebetjeningen af Bornholm med et så lille brændstofforbrug som muligt. Brændstofforbruget udgør en relativ stor del af operatørens omkostninger, og den vindende operatør kan mindske sine omkostninger ved at begrænse brændstofforbruget.

Jeg mener derfor, at der med rammerne for genudbuddet af færgebetjeningen af Bornholm, er en god balance mellem hensynet til bedre betjening af passagerne og miljøhensynet.

Med venlig hilsen

Jakob Axel Nielsen