

skal benytte på sin Grønlands-ekspedition. (Billed-Bladet 15. oktober 1999).

Færgerne og de monterede containere skal indrettes, så boligudgiften bliver overkommelig. Formålet er at skabe nye spændende boliger med et helt specielt miljø for de unge. Derfor skal prisen også være overkommelig. I forvejen betaler mange studerende 1.500 til 2.000 kr. for et værelse på 12 m² med fælleskøkken, hvilket må siges at være alt for meget.

Lone Lund-Rasmussen fra Kollegiekontorerne i Danmark gør i Berlingske Tidende den 25. oktober 1999 opmærksom på, at de stigende udgifter til studerendes bolig har den kedelige effekt, at de studerende skal påtage sig mere og mere erhvervsarbejde og dermed forlænger deres studier unødvendigt.

Prisen for at indrette færgerne til boliger bliver skønmæssigt på under 100.000 kr. pr. bolig. Det er væsentligt mindre, end det normalt koster at lave nye lejligheder eller indrette lejligheder i gammelt byggeri. Hvis lejen sættes til 1.500–2.000 kr. pr. lejemål, vil der kunne etableres en absolut fornuftig forretning.

Trafikministeren er af Folketingets Finansudvalg blevet spurgt om, hvorvidt det er muligt at bruge Scandlines' gamle færger til formålet.

Trafikministeren svarer: »Scandlines Danmark A/S har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig: Det vil efter vores opfattelse formentlig være muligt at ombygge færgerne med henblik på anvendelse til beboelse.« Scandlines er dog i det fortsatte svar lidt i tvivl om, hvilke myndighedskrav der måtte blive stillet, og hvorvidt det vil være rentabelt. (Bilag 1).

Boligministeren er af Folketingets Finansudvalg blevet spurgt til det principielle i at lave ungdomsboliger i gamle Scandlines-færger. Og der er ingen problemer. Faktisk tilkendegiver ministeren vilje til at hjælpe til med finansieringen af projektet. (Bilag 2).

Når forslagsstillerne har taget udgangspunkt i København og ikke i Århus, Odense eller f.eks. Aalborg, så er det ikke, fordi vi ikke er opmærksomme på, at disse uddannelsesbyer også har problemer med at sikre tilstrækkelig boligkapacitet for de studerende, men forslaget er tænkt som et pilotprojekt, sådan at forstå, at når der med dette projekt er skabt erfaringer omkring den praktiske tilrettelæggelse, så kan disse erfaringer udbredes til andre byer.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Ad 1)

Scandlines må sælge de gamle færger til en rimelig pris. Når handel på det frie marked i færgen »Danmark«s tilfælde kun kunne indbringe en tyvendel af

den bogførte pris, så skal færgerne naturligvis ikke købes for en urimelig pris.

Dette projekt har ikke til formål at hjælpe Scandlines af med de gamle færger, men primært at skaffe billige boliger til studerende og andre unge. Derfor må prisen aftales tæt på, hvad Scandlines realistisk vil kunne opnå på markedet.

Det skal i øvrigt bemærkes, at såfremt Scandlines bliver tvunget til at ophugge de gamle færger, vil omkostningerne være betydelige pga. miljøværn.

Ad 2)

Forslagsstillerne skal ikke pege på, hvilken placering i Københavns Havn der er mest velegnet til at skabe denne nye »bydel« med foreløbig tre færger som ungdomsboliger. Men en række forhold bør tages med i betragtning.

For det første skal placeringen være tæt på trafikmulighed, tæt på byen, så man kan gå til og fra færgerne og tæt på indkøbsmuligheder m.v.

For det andet skal færgerne placeres således, at vejrliget ikke gør beboelsen ubehagelig i vintermånederne.

For det tredje kan det forventes, at der blandt mange unge mennesker opstår et miljø med musik, fest på dækket og anden støjende adfærd. For at undgå problemer bør placeringen tage højde for disse realiteter.

Københavns Kommune og Københavns Havn må derfor kunne finde en velegnet placering. Det er Københavns Kommune, som har forsømt at bygge et tilstrækkeligt antal ungdomsboliger i forhold til alle de uddannelsespladser kommunen jo gerne vil have. Derfor må der forventes et betydeligt engagement fra kommunen i forbindelse med etableringen af disse nye spændende boligtilbud for unge.

Ad 3)

Den nye færgeby skal ikke have unødige offentlige subsidier. Målet er, at både etableringen og den løbende vedligeholdelse skal hvile i sig selv.

Men for at komme i gang etableres der et ejerselskab. Relevante statslige og kommunale repræsentanter tages med i selskabet.

Staten kan stille en garanti for selskabet i etableringsfasen. Hvis det er fremmede for etableringen, kan staten indskyde de gamle færger i selskabet.

Det er lejeindtægterne fra udlejning af boligerne, som skal drive selskabet.

Som det fremgår af boligministerens svar (bilag 2), så er ministeren indstillet på at se på, hvilke muligheder der er for at finde midler til denne etablering. Men det skal ikke være egentlige driftstilskud, men alene