

i diskussionerne og dermed kunne fremlægge alle Kontaktrådets synspunkter.

Hermed blev der i øvrigt fundet en praktisk løsning på de modstridende hensyn, der desværre er mellem behovet for en offentlig debat og på den anden side forudsætningen om ligebehandling af de bydende virksomheder ved udbud.

Kontaktrådet har således i flere omgange kunnet præsentere følgegruppen for sine ønsker og krav mv., og Kontaktrådets forslag er blevet analyseret for deres økonomiske og trafikale konsekvenser på linie med forslag og spørgsmål fra følgegruppens medlemmer.

Bornholmerne har således haft en helt unik adgang til den politiske beslutningsproces og dermed usædvanligt gode muligheder for at få sine synspunkter fremlagt og afprøvet.

passagerforbindelse mellem Bornholm og Sjælland.

#### Spm. nr. S 1371

Til trafikministeren (13/1 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Kan ministeren bekræfte at det giver en samlet mindre fragtkørsel, hvis natfærgen fra Bornholm anløber Københavns Nordhavn i stedet for Køge?«

#### Svar (23/1 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Med henvisning til mit svar på spørgsmål nr. 164 fra Trafikudvalget (Alm. del – bilag 495) kan jeg ikke bekræfte, at ruten til Køge Havn vil betyde mere fragtkørsel end en rute til Københavns Nordhavn.

En undersøgelse som Trafikministeriet fik foretaget i 2002 viste, at ca. 20 pct. af godset skal til København/ Nordsjælland, ca. 65 pct. til det øvrige Danmark, ca. 8 pct. til Skandinavien og ca. 7 pct. til Kontinentet.

#### Spm. nr. S 1370

Til trafikministeren (13/1 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Kan ministeren bekræfte at passagererne får en langt bedre betjening, særligt i forhold til transporttid og muligheder for viderebefordring, hvis natfærgen fra Bornholm anløber Københavns Nordhavn i stedet for Køge?«

#### Svar (23/1 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil ikke påstå, at flytningen til Køge Havn fra den nuværende anløb ved Kvæsthusbroen er en forbedring for passagererne. Omvendt mener jeg, at der for mange passagerer heller ikke er tale om store forringelser.

Men som det også fremgår af mit svar på spørgsmål nr. 164 fra Trafikudvalget (Alm. del – bilag 495) er udgangspunktet for flytningen den ændrede efterspørgsel, altså det forhold, at langt de fleste passagerer vælger Ystad-overfarten samt ikke mindst, at vognmændene foretrækker Køge Havn frem for Københavns Nordhavn.

Når den nye overfart til Køge oprettes som en kombineret passager- og godsforbindelse skyldes det, som nævnt i ovennævnte svar på spørgsmål 164, det stærke ønske om en direkte

#### Spm. nr. S 1432

Til trafikministeren (17/1 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Kan ministeren bekræfte oplysninger fra Bornholms Passagerforening og Bornholms Pendlerforening om, at totaludbuddet til og fra Bornholm efter 2004 nedsættes med 28 pct. fra 22.000 til 15.800 passagerer i døgnet på sommerlørdage og søndage?«

#### Begrundelse

Beregningerne er foretaget på baggrund af oplysninger fra Bornholms Trafikkens sejlplan 2002, Trafikministeriet og Horesta. Denne manglende kapacitet på disse tidspunkter er afgørende for turisterhvervet, der i forvejen får problemer på grund af manglende forbindelser til Tyskland, og kan medføre, at turister ganske en-