

kelt fravælger Bornholm. Det er f.eks. et stort problem, hvis turister, der har reserveret ophold, soveplads eller lignende på Bornholm, ikke kan komme frem til tiden. I forvejen har Bornholm en arbejdsløshed, som er større end landsgenemsnittet, og der er behov for at styrke, ikke svække erhvervsudviklingen på Bornholm. Derfor kan det ikke hjælpe at begrænse transportkapaciteten især ikke på de tidspunkter, hvor det skader et af de vigtigste erhverv.

Der henvises til brev af 11. januar 2003 fra Passagerforeningen og Pendlerforeningen, som er sendt til bl.a. ministeren (Trafikudvalget, alm. del – bilag 502).

### Svar (23/1 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**  
Det kan bekræftes, at den krævede minimumskapacitet i udbudsperiodens første år vil være 15.800 passagerer på lørdage og søndage om sommeren.

For det første bør man holde de 22.000 pladser i 2002 op mod det døgn i 2002, hvor efterspørgslen var størst, nemlig godt 14.000 passagerer – hertil kommer, at selv på dage med den allerstørste efterspørgsel, var passagerkapaciteten på Københavns-ruten sjældent meget mere end halvt udnyttet. Der var således en betydelig overkapacitet, som BornholmsTrafikken selv har valgt at reducere i 2003, hvor kapaciteten på grundlag af BornholmsTrafikkens sejlplan for 2003 kan opgøres til ca. 19.000 passagerer.

Dernæst indebærer aftalen, at der indsættes yderligere kapacitet i kontraktperioden – også på de store rejsedage. Således skal det vindende rederi i 2006 som minimum have kapacitet til transport af 18.800 passagerer eller godt 34 pct. mere end på den travleste dag i 2002.

I øvrigt skal man bl.a. huske på, at på alle dage i 2002 har væsentlig flere passagerer valgt Ystad-ruten frem for Københavns-ruten, også på hverdage i lavsæsonen, hvor man må formode at der har været flere bornholmere end f.eks. turister med færgerne.

Endelig skal man huske, at der i aftalen er tale om minimumskrav. Det vil sige, at hvis væksten bliver, som optimisterne håber, vil det vindende rederi have en direkte økonomisk interesse i at øge antallet af gange og dermed også kapaciteten pr. dag.

Jeg er således ikke enig i den antydede konklusion om, at bornholmerne ikke får den nødvendige passagerkapacitet – det får de.

### Spm. nr. S 1433

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 forringes om sommeren på lørdage og søndage fra sommeren 2004 med op mod 20 pct. fra 3.770 til 3.060 personbiler?«

### Begrundelse

Også en reduktion i transportkapaciteten for biler vil ramme ikke mindst det bornholmske turisterhverv hårdt. I øvrigt henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1432.

### Svar (23/1 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**  
Baseret på BornholmsTrafikkens sejlplan og konsulentkonsortiets oplysninger om færgerne kapacitet er personbilkapaciteten på lørdage i sommeren 2003 opgjort til 3.410 biler, hvis færgerne udelukkende fyldes op med biler. På søndage vil der være en kapacitet på 3.930 biler.

I udbudsperiodens første år vil der være en samlet garanteret minimumskapacitet på 3.540 biler på både lørdage og søndage om sommeren. Dette er en lille forøgelse på lørdage i forhold til 2003 og en reduktion på ca. 10% på søndage.

Hertil kommer, at det vindende rederi – hvis efterspørgslen stiger mere end forventet – vil have en direkte økonomisk interesse i at øge frekvensen med den indsatte tonnage. Med den maksimale frekvens kan kapaciteten med forudsatte tonnage øges til i alt 4.802 biler.

Dermed vil der være rigelig kapacitet til at løfte efterspørgslen, som på den travleste dag i 2002 var på 2.777 biler.