

vedkonklusionen, som er, at forslaget ville have betydet en merudgift for staten på *knapt 100 mio. kr.*, for den afgørende forudsætning for konklusionen er, at der skal sejles meget mere, hvilket medfører tilsvarende højere udgifter. Forslaget ville derfor sprænge de økonomiske rammer, som hele tiden har været lagt til grund.

Rutestruktur og frekvens

- En godsbærende hurtigfærge med mere end 900 passagerer samt 220 personbiler, lastvogne og busser. Sejler seks dobbeltture pr. dag på ruten Rønne-Ystad i højsæsonen og fire dobbeltture uden for højsæsonen.
- Povl Anker og Jens Kofoed, begge ombygget til 500 passagerer, 200 køjer, 475 høje dækmetre og 85 personbiler (samtidig), udfører til sammen følgende betjening:
 - Natfærge begge veje mellem Rønne og København året rundt samt en daglig dobbelttur til Ystad uden for højsæsonen.
 - I højsæsonen desuden to ekstra dobbeltture pr. dag til Ystad samt en ekstra dobbelttur til København.

Økonomi

Skønnede meromkostninger i forhold til den politiske aftale af 2. januar 2003 udgør netto ca. 98 mio. kr. pr. år.

De væsentligste bruttomeromkostninger udgør således:

- Højere frekvens
- Godsbærende hurtigfærge frem for ikke-gods-bærende (brændstof, charter og havneafgifter)
- Højere besætningsomkostninger som følge af, at betjeningen af Sjælland foregår med konventionelle færger (Povl Anker og Jens Kofoed), som kræver større besætning end RoPax-færger
- Ombygning af Povl Anker og Jens Kofoed
- København frem for Køge (højere havneafgifter i Københavns Havn samt større brændstofforbrug, besætningsomkostninger og afskrivninger som følge af den længere distance)
- Kapitalomkostninger til en ekstra konventionel færge

Til gengæld spares kapitalomkostningerne til den politiske aftales to RoPax-færger.

Det bemærkes, at enkelte mindre poster ikke er indregnet i meromkostningerne, som derfor må betragtes som et forholdsvis forsigtigt skøn.

Øvrige bemærkninger

- Det må vurderes som overordentlig tvivlsomt, at en godsbærende hurtigfærge kan nå seks dobbeltture i døgnet som forudsat af Henrik Espersen – selv ved den forudsatte hastighed på 41 knob, fordi lastning og losning af lastbiler og trailere er relativt tidskrævende.
- Det er tvivlsomt, at de to kombifærger ved den forudsatte natfærgebetjening kan nå til sammen to dobbeltture til København og tre dobbeltture til Ystad i døgnet.
Henrik Espersens forslag har den konsekvens, at en stor del af godset tvinges over på Ystad-ruten, når Sjællands-ruten skal betjenes af ombyggede kombifærger frem for RoPax-færger. Dette kan undre, når bedre og billigere transport – ikke mindst for godset – har været et flerårigt bornholmsk ønske.

Spm. nr. S 1963

Til trafikministeren (13/2 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Siden hvilken dato har ARRIVA haft 100 pct. udnyttelse af hele uddannelseskapa-citeten i det jyske område (MR-tog)?«

Svar (27/2 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg forstår ikke spørgsmålet, men kan orientere om, at jeg i besvarelsen af S 1938 fra Morten Homann har oplyst fra hvilken dato DSB's uddannelseskapa-citet har været fuldt udnyttet.

Spm. nr. S 1964

Til trafikministeren (13/2 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Hvornår skulle Arriva senest være begyndt med at uddanne lokomotivførere for at uddanne tilstrækkeligt mange inden driftsstart?«