

Alle eksisterende færger vil sandsynligvis skulle gennemgå visse ombygninger for at leve op til specifikationerne i færgeforlig II.

Samlet set må eksisterende færger dog forventes at være billigere for operatøren end nybyggede færger.

Spm. nr. S 2732

Til trafikministeren (2/4 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at det er korrekt, at indsættelse af to ropaxfærger på Køge-Københavnstruten efter specifikationerne i færgeforlig II forudsætter enten særdeles bekostelige ændringer af Køge Havn eller indsættelse af ropaxfærger med helt særlige manøvreegenskaber og ekstra maskinkraft, altså væsentligt dyrere skibe?«

Begrundelse

Ifølge Bornholms Tidende den 28. marts 2003 kan Køge Havn højst tage både op til 160 meters længde, men at en ropaxfærge af den type, der efterspørges i færgeforlig II, typisk vil være længere. Derfor vil brug af den type ropaxfærger enten kræve ombygninger i Køge Havn, eller at ropaxfærgerne får tilført større maskinkraft og særlige manøvreegenskaber for at kunne lægge til i Køge Havn. Driften af færgerne vil ligeledes blive dyrere.

Svar (10/4 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det eksisterer en række RoPax-færger på under 160 m, som lever op til kravene i færgeforlig II om vogndækskapacitet.

Med henblik på at sikre manøvreedygtighed for RoPax-færgerne, forventes der at blive stillet krav om, at disse færger skal være forsynet med bovpropeller – ikke alene med henblik på færdsel i Køge Havn, men i høj grad også for at sikre anduvning i Rønne Havn under skiftende vindforhold.

Det har været lagt til grund for de økonomiske beregninger, at RoPax-færgerne er mindre end 160 m lange og besidder tilstrækkelig ma-

nøvreevne til at anduve såvel Køge som Ystad og Rønne.

Spm. nr. S 2733

Til trafikministeren (2/4 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at antallet af pendlere på Bornholm er stærkt stigende, og at der i 2002 var 1.120 bornholmere, som pendlede til det øvrige Danmark, og at det for en meget stor del af disse pendlere vil være afgørende at kunne sejle med natfærge til København?«

Begrundelse

Pendlerne har en positiv og voksende betydning for Bornholms økonomi, hvilket bl.a. har sammenhæng med, at der bliver flere og flere distancearbejdspladser, og at Bornholm er et dejligt sted at bo. Ministeren bedes derfor redegøre for, hvor stor en del af disse pendlere, der vil være afhængige af fortsat at kunne tage natfærgen til København.

Svar (10/4 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan hverken be- eller afkræfter om antallet af pendlere er stærkt stigende.

Som jeg har oplyst i et tidligere svar til Trafikudvalget (Spm. 133, alm. del – bilag 367), kendes antallet af pendlere ikke nøjagtigt. Trafikministeriet lod i juni 2002 et konsulentfirma foretage en stikprøveundersøgelse af det samlede rejsemønster for personer til og fra Bornholm. Ud af 1.171 rejsende angav 160 personer, at hovedformålet med rejsen var at rejse mellem bopæl og arbejde/uddannelse. Det svarer til 13% af det samlede antal respondenter.

Stikprøveundersøgelsen giver dog ikke et eksakt billede af hvor mange pendlere der er.

Med baggrund i ønske fra bornholmerne om at bevare natfærgemuligheden til Sjælland valgte den politiske følgegruppe vedr. trafikbetjeningen af Bornholm, at anvende en del af midlerne fra takstnedsættelser til indsættelse af to RoPax-færger til dobbeltrettet sejlads mellem Rønne og Køge.