

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 6. september 2016
J. nr. 2016-3749

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 18. juli 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 588:

Hvad agter ministeren at gøre ved det problem, der er opstået i forbindelse med den nye færgekontrakt for Bornholm, hvor kravet om 300 landgangspassagerer er udeladt, hvorved der kan opstå situationer, hvor der ikke er plads til tog og buspassager på forbindelsen Ystad – Rønne? Og vil ministeren redegøre for, hvorfor forligskredsen ikke er orienteret om ændringen? Der henvises blandt andet til artiklen "Krav om plads til landgangspassagerer fjernet i ny færgekontrakt" bragt i Bornholms Tidende den 6. juli 2016.

Svar:

Kontrakten om færgebetjeningen af Bornholm blev udbudt i henhold til færgeforliget af 11. december 2014 og tillægsaftalen af 26. maj 2015, der begge blev indgået af et bredt politisk flertal bestående af den daværende regering (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti. Aftalerne blev indgået før valget i 2015, og således før jeg blev transport- og bygningsminister. Jeg deltog derfor ikke personligt i forhandlingerne, men mit ministerium har oplyst mig om de politiske forhandlinger, som aftalerne blev indgået på grundlag af.

Det har været et helt grundlæggende vilkår for de politiske forhandlinger i 2014 henholdsvis i foråret 2015, at der skulle skabes konkurrence om udbuddet, for at sikre mest mulig færgebetjening for pengene. Det har også været et grundlæggende vilkår i de drøftede koncepter for færgebetjeningen, at operatøren er ansvarlig for tonnagen. Heri ligger, at operatøren frit vælger tonnage, når blot kontraktkravene opfyldes.

I forhold til tonnagen på Rønne-Ystad er det væsentligt, at kapacitetskravene under forhandlingerne konsekvent har været angivet som den daglige kapacitet og ikke kapaciteten på den enkelte færge. Kapacitetskravene blev optimeret, fordi der var overkapacitet, hvilket har været oplyst under forhandlingerne. Der blev således ikke aftalt krav om, at tilbudsgiverne skal anvende hurtigfærger



med en bestemt kapacitet til passagerer eller biler. Det ville have begrænset konkurrencen betydeligt, stik imod den grundlæggende hensigt.

Side 2/2

Når det er sagt, indeholder kontrakten både en mulighed for operatøren til at flytte op til 200 dobbeltture per år for bedre at imødekomme efterspørgslen og en pligt for operatøren til, mod særskilt betaling og på ministeriets anmodning, at gennemføre ekstra dobbeltture. De tilkøbte ture skal kunne håndteres med den tilbudte tonnage, såfremt denne i øvrigt er ledig på det pågældende tidspunkt. Tilkøbsbestemmelsen giver således ministeriet mulighed for at øge kapaciteten, skulle det blive nødvendigt. Der er dog i gennemsnit stadig en markant overkapacitet, som operatøren altså kan rykke rundt på ved hjælp af bestemmelsen om flytning af op til 200 dobbeltture per år.

Den udbudte kontrakt flugter med aftalerne og stemmer i øvrigt overens med, hvad jeg har oplyst forligskredsen ved brev sendt den 4. november 2015 med ministeriets notat af 29. oktober 2015. Kontrakten medfører lavere billetpriser, flere afgang og større fleksibilitet for operatøren, Mols-Linien A/S, til at møde passagerernes ønsker.

Det er i øvrigt ministeriets opfattelse, at den nye kontrakt er udbudt med tilstrækkelig overkapacitet til at håndtere den fremtidige efterspørgsel, herunder til landgangspassagerer. Jeg henviser i den forbindelse til vedlagte notat af 2. september 2016. En tidligere udgave af notatet er den 20. juli 2016 sendt til Bornholm-forligskredsen, Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm samt Bornholms Tidende.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt