

Det betyder, at Danmark i princippet kan importere strøm ikke blot fra Barsebäckværket, men også fra andre svenske og øvrige europæiske atomkraftværker. Den eneste metode, der kan sikre, at Danmark ikke importerer strøm fra Barsebäck eller andre atomkraftværker, er, at afbryde samtlige elektriske forbindelser mellem Danmark og udlandet.

#### Spm. nr. S 3836

Til trafikministeren (12/5 04) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Er ministeren enig i, at færgebetjeningen af Bornholm efter udbud er en dårligere og dyrere løsning end den eksisterende, og vil ministeren redegøre for, om der er mulighed for at aflyse licitationen og forlænge den nuværende ordning?«

#### Svar (24/5 04)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Der spørges om jeg mener, at færgebetjeningen af Bornholm efter udbud er dårligere end den eksisterende.

Da udbud i sig selv ikke forringer færgebetjeningen af Bornholm, formoder jeg, at spørgeren henviser til den trafikomlægning, som finder sted i forbindelse med udbudet. Til det kan jeg henvise til mine svar på Keld Albrechtsens spørgsmål S 1370 og S 2733 stillet i sidste Folketingsår:

Flytningen til Køge Havn vurderes at være til fordel for erhvervslivets transport, og vognmændene har da også tilkendegivet at de foretrækker Køge Havn frem for Københavns Nordhavn.

Jeg vil ikke påstå, at flytningen til Køge Havn fra det nuværende anløb ved Kvæsthusbroen er en forbedring for passagererne. Omvendt mener jeg, at der for mange passagerer heller ikke er tale om store forringelser. Langt de fleste passagerer vælger Ystad-overfarten.

Med baggrund i ønske fra bornholmerne om at bevare natfærgemuligheden til Sjælland valg-

te følgegruppen at der skal være dobbelttrettet sejlads mellem Rønne og Køge.

Pendlerne er ikke afhængige af, at natfærgen skal sejle til København, idet de har mulighed for at nå København via S-tog fra Køge.

Der er ikke sket noget siden der får mig til at revidere min holdning, men jeg vil dog for fuld-stændighedens skyld nævne, at Bornholm også får fordel af at alle børn på 0-11 år i fremtiden vil kunne rejse gratis og at godstaksterne nedsættes betydeligt.

Der spørges også om jeg mener, at færgebetjeningen af Bornholm efter udbud er dyrere end den eksisterende.

Som bekendt afgav kun Bornholmstrafikken tilbud på den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Det uafhængige ekspertpanel konkluderede på grundlag af udbudsmaterialet, at Bornholmstrafikkens bud er konditions-mæssigt. Da Bornholmstrafikkens pris er højere, end det var forudsat, da Finansudvalget tog stilling til udbudet, vurderer Trafikstyrelsen, hvorvidt denne forskel er velbegrundet.

Jeg vil afvente Trafikstyrelsens vurdering før jeg kommenterer udgifterne til den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Endeligt spørges om det er muligt »at aflyse licitationen og forlænge den nuværende ordning«.

Først skal det bemærkes, at den nuværende ordning ændres pr. 1. oktober 2004, hvor natfærgeforbindelsen til Rønne flyttes fra København til Køge. Dernæst skal det bemærkes, at Europa-Kommissionen har krævet et så hurtigt udbud som muligt. Med en forlængelse af den nuværende ordning er det vurderingen, at regeringen vil løbe en betydelig risiko for, at Kommissionen rejser sag med påstand om tilsidesættelse af såvel cabotageforordningen som statsstøttereglerne. Endelig kan jeg ikke se hvilke præmisser, der er blevet grundlæggende ændret i forhold til september 2003, hvor udbudsmaterialet blev udsendt.

Af de nævnte grunde finder jeg det ikke hensigtsmæssigt at aflyse udbudet og forlænge den nuværende ordning.