

Beslutningsforslag nr. B 43. Fremsat den 19. november 1999 af Kim Behnke (FRI), Tom Behnke (FRI), Thorkild B. Fransgaard (FRI) og Kirsten Jacobsen (FRI)

Forslag til folketingsbeslutning

om etablering af boliger til unge på gamle færger

Folketinget opfordrer regeringen til at tage de nødvendige initiativer til hurtigst muligt at etablere boliger til unge på gamle Scandlines-færger, der oplægges i Københavns Havn.

Etableringen af boliger til unge skal ske efter følgende retningslinjer:

1. Regeringen træffer aftale med Scandlines A/S om køb af gamle færger til en rimelig og realistisk pris.
2. Regeringen træffer aftale med Københavns Kommune og Københavns Havn om placeringen af de gamle færger, således at der findes et velegnet område i Københavns Havns område til placeringen af boliger for unge.
3. Regeringen tager initiativ til etablering af et selskab, der skal stå for istandsættelsen og udlejningen af de gamle færger til unge boligøgende. Selskabet etableres med deltagelse af relevante statslige og kommunale repræsentanter. Staten kan stille garanti for selskabet, såfremt det er nødvendigt i etableringsfasen. Staten kan eventuelt indskyde de gamle Scandlines-færger i selskabet som led i etableringen.
4. Regeringen tager initiativ til, at der i samarbejde med Københavns Kommune gennemføres nødvendige lokalplaner og lignende, således at »færgebyen« kan etableres hurtigt.

Bemærkninger til forslaget

I årevis har det været et stort problem for unge studerende at finde en bopæl i København. København vil gerne have uddannelsesstederne, men har forsømt at skaffe de nødvendige ungdomsboliger. Dermed har man bragt de unge studerende i en helt urimelig situation.

I de senere år er problemet vokset. Hvor de unge for få år siden selv løste deres boligproblem fra studiestarten i august inden november/december, er problemet nu blevet permanent og ikke noget, der løser sig hen over vinteren. I midten af august i år stod over 4.500 unge på venteliste til en bolig i København, og der var mindre end 100 ledige værelser at gøre godt med.

Det er klart utilfredsstillende, at de unge studerende, som er Danmarks vigtigste råstof, skal bruge masser af tid på at finde en bolig, hvilket kun kan gå ud over studierne. Da det vil være økonomisk uoverkommeligt for Københavns Kommune at bygge sig ud af problemet, må der utraditionelle løsninger til.

Derfor foreslår forslagsstillerne en løsning, som vil kunne tage toppen af de unge studerendes boligproblem og samtidig skabe en ny og spændende bydel i København.

I Nakskov Havn ligger der en række Scandlines-færger, som blev overflødige, da den faste forbindelse over Storebælt var færdig. De er dyre at vedligeholde, og de ældste af færgerne er næsten usælgelige. Selv ved salg til skrotning får Scandlines en meget ringe pris. Det seneste eksempel er færgen »Danmark«, som blev solgt til skrotning for 860.000 kroner til en opslugger i Grenaa. (SØFART d. 17/9-99).

Bladet Færgefart skrev i oktober 99-nummeret: »Onsdag den 28. juli blev færgen »Danmark« solgt til ophugning i Danmark. Køberen var Fornæs ApS i Grenaa, som erhvervede den gamle Østersø-færge for 860.000 kr. Det er kun en tyvendedel af den pris, som Scandlines og mæglerne regnede med i september 1997. Dengang blev færgen vurderet til at kunne indbringe ca. 16 mio. kr. ved levering omkring årsskiftet 1997-98.«

I samme blad er priserne for de øvrige færger opgjort således:

»Romsø« 2 mio. USD, »Arveprins Knud« 0,8 mio. USD og »Sprogø« 0,6 mio. USD. Altså i alt en katalogpris på 3,4 mio. USD eller ca. 24 mio. kr. Men det er der jo til dato ingen, som vil betale. Ifølge Jyllands-Posten fra den 14. oktober 1999 har Scandlines da også set »skriften på væggen« ved at nedskrive værdien af alle de gamle færger med 175 mio. kr.

De tre gamle DSB-færger: »Romsø«, »Arveprins Knud« og »Sprogø« vil næppe kunne indbringe mere end 4-5 millioner kroner tilsammen ved et salg på det nuværende marked for skibe, og de kan derfor glimrende bruges til et andet formål, nemlig som boliger for unge studerende i København.

De tre færger er blevet valgt, fordi andre af Scandlines' færger vil være for dyre til projektet.

Havneområderne i Københavns Havn er i disse år ved at blive bebygget med kontorbyggerier, og i det omfang der bygges boliger, sker det til priser, som kun velhavere har råd til. Forslagsstillerne mener, at det kunne være interessant for Københavns Kommune og Havn, hvis man i et af de ledige havnebassiner etablerer en flydende bydel med udtjente færger, skibe og husbåde. En regulær færgeby.

Færgerne skal indrettes, så der kan blive plads til et betydeligt antal ungdomsboliger. Skønsmæssigt vil der på de tre nævnte færger kunne etableres mellem 300 og 500 boliger med tilhørende fællesfaciliteter, når der dels sker fuld udnyttelse af alle vogndæk til containere til boligformål og dels sker udnyttelse af andre arealer også til boligformål.

Færgerne tænkes indrettet med containere som primære boligområder. Færgernes vogndæk har kunnet rumme 300-350 biler pr. færge på op til tre vogndæk. Det giver gode arealer til placeringen af containerne til boligformål. Men også andre dele af færgen kan for beskedne midler ombygges til spændende boliger for de unge. De mange fællesfaciliteter kan indrettes i form af bademuligheder, køkkener, fælles spiseområder, opholdsrum osv. De omtalte containere kan være af 24 m²-modellen, som f.eks. den type kronprinsen

skal benytte på sin Grønlands-ekspedition. (Billed-Bladet 15. oktober 1999).

Færgerne og de monterede containere skal indrettes, så boligudgiften bliver overkommelig. Formålet er at skabe nye spændende boliger med et helt specielt miljø for de unge. Derfor skal prisen også være overkommelig. I forvejen betaler mange studerende 1.500 til 2.000 kr. for et værelse på 12 m² med fælleskøkken, hvilket må siges at være alt for meget.

Lone Lund-Rasmussen fra Kollegiekontorerne i Danmark gør i Berlingske Tidende den 25. oktober 1999 opmærksom på, at de stigende udgifter til studerendes bolig har den kedelige effekt, at de studerende skal påtage sig mere og mere erhvervsarbejde og dermed forlænger deres studier unødvendigt.

Prisen for at indrette færgerne til boliger bliver skønmæssigt på under 100.000 kr. pr. bolig. Det er væsentligt mindre, end det normalt koster at lave nye lejligheder eller indrette lejligheder i gammelt byggeri. Hvis lejen sættes til 1.500–2.000 kr. pr. lejemål, vil der kunne etableres en absolut fornuftig forretning.

Trafikministeren er af Folketingets Finansudvalg blevet spurgt om, hvorvidt det er muligt at bruge Scandlines' gamle færger til formålet.

Trafikministeren svarer: »Scandlines Danmark A/S har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig: Det vil efter vores opfattelse formentlig være muligt at ombygge færgerne med henblik på anvendelse til beboelse.« Scandlines er dog i det fortsatte svar lidt i tvivl om, hvilke myndighedskrav der måtte blive stillet, og hvorvidt det vil være rentabelt. (Bilag 1).

Boligministeren er af Folketingets Finansudvalg blevet spurgt til det principielle i at lave ungdomsboliger i gamle Scandlines-færger. Og der er ingen problemer. Faktisk tilkendegiver ministeren vilje til at hjælpe til med finansieringen af projektet. (Bilag 2).

Når forslagsstillerne har taget udgangspunkt i København og ikke i Århus, Odense eller f.eks. Aalborg, så er det ikke, fordi vi ikke er opmærksomme på, at disse uddannelsesbyer også har problemer med at sikre tilstrækkelig boligkapacitet for de studerende, men forslaget er tænkt som et pilotprojekt, sådan at forstå, at når der med dette projekt er skabt erfaringer omkring den praktiske tilrettelæggelse, så kan disse erfaringer udbredes til andre byer.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Ad 1)

Scandlines må sælge de gamle færger til en rimelig pris. Når handel på det frie marked i færgen »Danmark«s tilfælde kun kunne indbringe en tyvendel af

den bogførte pris, så skal færgerne naturligvis ikke købes for en urimelig pris.

Dette projekt har ikke til formål at hjælpe Scandlines af med de gamle færger, men primært at skaffe billige boliger til studerende og andre unge. Derfor må prisen aftales tæt på, hvad Scandlines realistisk vil kunne opnå på markedet.

Det skal i øvrigt bemærkes, at såfremt Scandlines bliver tvunget til at ophugge de gamle færger, vil omkostningerne være betydelige pga. miljøværn.

Ad 2)

Forslagsstillerne skal ikke pege på, hvilken placering i Københavns Havn der er mest velegnet til at skabe denne nye »bydel« med foreløbig tre færger som ungdomsboliger. Men en række forhold bør tages med i betragtning.

For det første skal placeringen være tæt på trafikmulighed, tæt på byen, så man kan gå til og fra færgerne og tæt på indkøbsmuligheder m.v.

For det andet skal færgerne placeres således, at vejrliget ikke gør beboelsen ubehagelig i vintermånederne.

For det tredje kan det forventes, at der blandt mange unge mennesker opstår et miljø med musik, fest på dækket og anden støjende adfærd. For at undgå problemer bør placeringen tage højde for disse realiteter.

Københavns Kommune og Københavns Havn må derfor kunne finde en velegnet placering. Det er Københavns Kommune, som har forsømt at bygge et tilstrækkeligt antal ungdomsboliger i forhold til alle de uddannelsespladser kommunen jo gerne vil have. Derfor må der forventes et betydeligt engagement fra kommunen i forbindelse med etableringen af disse nye spændende boligtilbud for unge.

Ad 3)

Den nye færgeby skal ikke have unødige offentlige subsidier. Målet er, at både etableringen og den løbende vedligeholdelse skal hvile i sig selv.

Men for at komme i gang etableres der et ejerselskab. Relevante statslige og kommunale repræsentanter tages med i selskabet.

Staten kan stille en garanti for selskabet i etableringsfasen. Hvis det er fremmede for etableringen, kan staten indskyde de gamle færger i selskabet.

Det er lejeindtægterne fra udlejning af boligerne, som skal drive selskabet.

Som det fremgår af boligministerens svar (bilag 2), så er ministeren indstillet på at se på, hvilke muligheder der er for at finde midler til denne etablering. Men det skal ikke være egentlige driftstilskud, men alene

etableringshjælp, da dette er at regne som et pilotprojekt.

Ad 4)

For at få færgebyen placeret i stabile rammer med mulighed for, at der også på kajområdet kan skabes støttefaciliteter for boligerne og i det hele taget fleksible rammer omkring færgebyen, må der hurtigt tages initiativ til, at der i samarbejde med Københavns Kommune sikres den nødvendige planlovshjemmel til færgebyen.

Færgebyen kan eventuelt etableres på en dispensation i første omgang. Men da det er forventningen, at færgebyen kommer til at eksistere i mange år og antageligt også vil vokse med andre skibe, så gælder det om at have grundlaget i orden fra starten. Der skal være tale om et dynamisk miljø, hvor man kan tænke sig etablering af cafémiljøer, mindre restaurationsvirksomheder og så videre, som kan gøre færgebyen til et stærkt aktiv for byens unge.

De nævnte støttefaciliteter på kajområdet er elforsyning, vandforsyning, affaldscontainere til dagrenovation, kloakforbindelse og lignende. Alt sammen vil være nødvendigt, for at færgebyen kan fungere. Der kan også med fordel laves et viceværtkontor på kajen, hvorfra praktiske problemer kan afhjælpes. Der må i den forbindelse være et erfaringsgrundlag ved Københavns Havn fra perioden med det flydende hotel eller midlertidig indkvartering for flygtninge.

Arealet ved færgebyen må ikke udvikle sig til et skrammelområde, hvor det flyder med affald og så videre. Derfor kan man ved etableringen med fordel tage hensyn til, at det ikke blot er et kortvarigt anløb af tre færger, men at det er en relativ permanent løsning, der skal søges. Man kan også overveje opstilling af betonkummer med planter, små træer osv. på kajarealerne for at gøre det samlede anlæg af færgebyen til et smukt sted, som byen kan være stolt af.

Skriftlig fremsættelse

Kim Behnke (FRI):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af boliger til unge på gamle færger.

(Beslutningsforslag nr. B 43).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Nogle af Finansudvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 99:

Vil ministeren oplyse, hvorvidt det er muligt at anvende Scandlines' overflødige færger (f.eks. »Arveprins Knud«, »Romsø« m.fl.) som nye spændende boliger i København ved at ombygge dem og placere dem i et velegnet område i Københavns Havn?

Svar:

Scandlines Danmark A/S har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

Det vil efter vores opfattelse formentlig være muligt at ombygge færgerne med henblik på anvendelse til beboelse.

Med det kendskab, vi har til ombygning af færger, er det imidlertid vores opfattelse, at det vil være økonomisk urealistisk at gennemføre en sådan ombygning på grund af de mange myndighedskrav, der vil være forbundet med en ombygning af en færge til dette formål.

Spørgsmål 100:

Vil ministeren oplyse, hvor meget Scandlines' overflødige færger er værd, hvis der sker en opgørelse ud fra skrotværdien.

Svar:

Scandlines Danmark A/S har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

Scandlines har ikke planer om at skrotte resterende overflødige færger. Disse markedsføres derimod med henblik på salg til fortsat anvendelse.

En liste over de salgspriser, som vi i øjeblikket opererer med vedlægges til orientering.

Listen over salgspriser er gengivet nedenfor:

MF »Arveprins Knud U«.....	USD	800.000
MF »Sprogø«.....	USD	600.000
MF »Prins Henrik«.....	USD	1.500.000
MF »Romsø«.....	USD	2.000.000
MF »Prins Joachim«.....	USD	7.500.000
MF »Karl Karstens«.....	USD	7.200.000

Spørgsmål 101:

I øjeblikket ligger en gammel DSB-færge i Århus Havn, der anvendes som diskotek »Broen«. I København ligger endvidere en gammel DSB-færge som restaurant og selskabslokale oplagt ved Langebro.

Vil ministeren på denne baggrund oplyse, hvor meget der skal anvendes på Scandlines' overflødige færger, for at de miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt kan placeres i Københavns Havn og anvendes til boliger.

Svar:

Scandlines Danmark A/S har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

Scandlines har ingen forudsætning for at vurdere størrelsen af disse investeringer. Såfremt Scandlines skal vurdere dette, vil det medføre betydelige udgifter til eksterne konsulenter, ligesom der nødvendigvis må foreligge et mere konkret projekt, før man i det hele taget kan vurdere udgifterne.

Bilag 2

Nogle af Finansudvalgets spørgsmål til by- og boligministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 5:

Vil ministeren redegøre for, i hvilket omfang unge studerende vil kunne opnå boligtilskud efter samme regler som ved beboelse af ungdomsboliger eller kollegier, hvis den unge bor i en nedlagt Scandlines-færge, der er placeret i f.eks. Københavns Havn?

Svar:

Jeg kan oplyse, at lejere efter ansøgning har ret til boligstøtte efter reglerne i lov om individuel boligstøtte, jf. lovens § 1.

Endvidere kan jeg oplyse, at retten til boligstøtte er betinget af, at ansøgeren har fast bopæl her i landet, og at ansøgeren benytter en bolig her i landet til helårsbeboelse.

Herudover findes der i § 9 i lov om individuel boligstøtte en bestemmelse om, hvilke krav der kan stilles til den bolig, der ydes boligstøtte til.

Efter § 9 kan boligstøtte kun ydes, når boligen er forsynet med køkken med indlagt vand og forsvarligt afløb for spildevand, det vil sige, at der skal være tale om en lejlighed.

Beboelseslejligheden skal udgøre en selvstændig bolig. Herved forstås, at boligen skal bestå af ét eller flere beboelsesrum med køkken, der udelukkende bruges af boligtageren og dennes husholdning. Det er derfor udelukket at udbetale boligstøtte til boligtagere, der råder over et enkeltværelse, klubværelse eller kollegieværelse, som ikke er forsynet med eget køkken.

Et »skabskøkken« eller lignende med kagemulighed og afløb for spildevand vil efter omstændighederne være tilstrækkeligt til at opfylde kravet i § 9.

Retten til boligstøtte er ikke betinget af, at boligen er registreret som selvstændig bolig i bygnings- og boligregistret (BBR).

Jeg er på baggrund af ovenstående af den opfattelse, at studerende, som bor på en færge, der ligger fast i havn, vil kunne opnå boligstøtte efter samme regler, som gælder ved tildeling af boligstøtte til beboere i ungdomsboliger eller kollegier. Jeg skal dog bemærke, at mange af

disse beboere ikke har mulighed for at få boligstøtte, fordi de ikke kan opfylde kravet om selvstændigt køkken efter boligstøttelovens § 9.

Spørgsmål 6:

Ministeren bedes oplyse, i hvilket omfang tilskud fra Ungdomsboligfonden vil kunne anvendes til at indrette gamle Scandlines-færger og evt. andre skibe til boliger for unge og studerende.

Svar:

Jeg vil til en indledning præcisere, at Ungdomsboligfonden ikke er en tilskudsfond. Fonden er etableret som en forsøgsordning og har til formål at iværksætte forsøg med at fremskaffe og formidle midlertidige boliger til unge inden for de økonomiske rammer, der stilles til rådighed for fonden.

Fonden vil derfor - efter de for fonden i øvrigt gældende regler - have mulighed for at tilvejebringe disse boliger ved leje, lån eller køb af gamle Scandlines-færger og andre skibe. Fonden »fremlejer« herefter boligerne til de unge. Fondens udgifter, herunder til ombygning, vil indgå i lejen.

Fonden er i øjeblikket under evaluering, idet der skal tages stilling til, om den skal ophøre eller gøres permanent. Det kan tilføjes, at fondens bestyrelse har nedlagt sit hverv den 29.1.1999.

Afslutningsvis vil jeg gerne understrege, at jeg principielt er optaget af, at der kommer så mange nye ideer frem som muligt som supplement til de traditionelle ungdomsboliger.

Spørgsmål 7:

På baggrund af, at der i forvejen sker anvendelse af gamle DSB-færger i både Københavns Havn og Århus Havn som henholdsvis diskotek og restaurant bedes ministeren indhente oplysninger om, hvilke regler der skal overholdes, såfremt en tidligere Scandlines-færge oplægges i en havn og indrettes som ungdomsbolig og/eller kollegium for studerende og andre unge.

Svar:

Jeg kan oplyse, at det ikke efter de gældende regler er muligt at ombygge færger til offentligt støttede ungdomsboliger/kollegier. Dette skyldes, at disse boliger skal finansieres med realkreditlån, og realkreditloven åbner ikke mulighed for at yde lån til ombygning af skibe.

Jeg vil imidlertid undersøge, om der findes andre finansieringsformer, som gør det muligt at indrette færger til permanente boliger for unge.

Jeg vil orientere Finansudvalget, når undersøgelserne er afsluttet.