

BORNPASS Bornholms Passagerforening

- varetager enkelt- og kollektivt rejsende passagerers interesse, herunder fremme af en rimelig takst- og passagerpolitik, som ikke stiller passagerer på Bornholm ringere end passagerer i det øvrige land.

Formand Erik Pedersen, Borgergade 23, 3700 Rønne. Telefon 56 95 30 92. Email: erik.p@mail.dk

Rønne, den 30. december 2004

Nytårsudtalelse !

Først og fremmest ønsker bestyrelsen i Bornholms Passagerforening alle på Bornholm et godt og lykkebringende nytår. Foreningen takker for den store opbakning til vores arbejde, som vi gennem hele året har fået fra alle på Bornholm.

Ved udgangen af 2003 var vi overbevist om, at et lige så travlt år for foreningen kunne vi ikke komme til at opleve igen. Ikke desto mindre har vi oplevet, at 2004 har været det mest travle år i foreningens historie.

Køge forgyldes

Allerede i årets første dage fremkom der oplysninger, bl.a. fra netavisen Nytt från Öresund, om, at Køge skulle udbygge sin havn for 55 mio.kr., heraf skulle 42 mio.kr. bruges til selve færgaanlægningen til BornholmsTrafikken. Dette skulle sammen med en ny terminalbygning til mere end 60 mio.kr. stå færdigt 1. oktober 2004.

Ja – og trafikministeren havde i egen høje person lovet Køge Havn/Køge Kommune ikke mindre end 5 mio.kr. i erstatning, hvis det så lykkelige for bornholmerne skulle ske, at færgen ikke kommer til at anløbe Køge i de kommende 5 år.

De store spenderbukser var fremme, når blot man kunne tvinge bornholmerne til noget, som De absolut ikke ønsker. Det stemte blot ikke sammen med trafikministerens tidligere oplysninger om udgifter i forbindelse med flytningen af den sjællandske anløbsplads af den samfundsbegrundede færgbetjening af Bornholm. Nå – men såvel i 2003 som i 2004 har vi jo måttet leve med, at trafikministeren er kommet med den ene usandhed efter den anden – og værst af alt; helt uden konsekvenser !

Færgeterminal etc.

Skandinavisk Transportcenter/Køge Havn og Køge Kommune har ofret store summer på at modtage bornholmerne, selv om bornholmerne demokratisk har tilkendegivet, at de ikke ønsker omvejen over Køge for at komme til København.

Vi har forståelse for, at Køge Havn har ønsket at påtage sig den forretning, som anløb af BornholmsTrafikkens færger er. Men det betyder absolut ikke, at vi har accepteret forholdene i og omkring havnen.

Skandinavisk Transportcenter/Køge Havn skrev for nylig som svar på et læserbrev i Bornholms Tidende, at havnen havde været »i tæt dialog med Bornholms Passagerforening«. Dialogen har nok været mere envejs end svaret giver udtryk for, idet vi fra Bornholms Passagerforenings side gennem

hele 2004 – og ikke mindst efter 1. oktober 2004 – har måttet påpege mange uhensigtsmæssige forhold for passagerer i Køge. Og vi er meget tilfredse med, at vores arbejde trods alt har båret så megen frugt som tilfældet er.

Køge Havn har trods alt lyttet og forsøgt at udbedre forholdene, men det samme kan langt fra siges om alle andre parter. Vi mangler endnu såvel reaktion som handling fra bl.a. Banestyrelsen. Vi vil fortsætte kampen for at forbedre forholdene i Køge, selv om vi fortsat håber og tror på, at bornholmernes rejse-bekendtskab med Køge vil blive kortvarigt.

Det er og bliver langt fra det optimale anløbssted for hovedparten af natfærgens passagerer. Enkelte, primært passagerer med bil, har fået bedre forhold ved at anløbe Køge, men for størsteparten af bornholmerne er ændringen 1. oktober 2004 en sand plage. Og ændringen har da også medført et betydeligt fald i antallet af passagerer.

Køge Bugt-banen

På et meget tidligt tidspunkt i hele forløbet omkring flytningen af natfærgen til Køge – og mange gange efterfølgende – har bestyrelsesmedlemmer i Bornholms Passagerforening påvist det meget uheldige i, at bornholmerne fra 1. oktober 2004 har skullet benytte sig af den meget kriminelt belastede S-togsstrækning mellem Køge og København for at komme frem og tilbage mellem Bornholm og København.

Mange brugere langs banen har været af en anden opfattelse end statistikkerne – og det har de givet udtryk for på forskellig vis. Heldigvis har vi da heller ikke i Bornholms Passagerforening hørt om ubehagelige situationer, men statistikkerne har ikke ændret sig og taler desværre stadig deres tydelige sprog om, hvad bornholmerne nu er blevet en del af.

Restriktionerne

Da vi 23. oktober 2002 fik Færgeforlig I var det nærmest forudsætningen, at alle transitproblemer over Sverige ville være løst inden udgangen af 2002.

Trafikministeren, der - med sin dybt ubehagelige arrogance - ofte har henvist til, at han også er minister for nordiske anliggender, har flere gange foregrebet begivenhedernes gang og er fremkommet med påviste usandheder omkring restriktionerne. Hans »energi« på netop dette område har vi nok heller ikke kunnet spore meget af.

Principielt er der intet, absolut intet sket – og transitreglerne er de samme, som de var 23. oktober 2002. Reelt var der en risiko for, at de blev strammet, bl.a. vedrørende transit af dyr (hunde). Men her er der dog heldigvis ikke sket en stramning.

Trafikministeren glemmer, at den svenske »folkesjæl« fra 1658 ikke har ændret sig ret meget. Det er og bliver Sverige, der bestemmer, hvad enten Danmark så kunne have af ønsker og drømme.

Trods trafikministerens måske nok så reelle hensigter om andet, så er den eneste lempelse vel, at vi ikke fik strammet reglerne for transport af kæledyr i sommeren 2004.

Kontaktrådet

Trafikkontaktrådet var omkring færgeforligenes tilblivelse og i tiden derefter »trafikministerens dikkende hale«. Et råd alene nedsat af en minister – og fuldstændig uden hensyn til demokratiske principper – kan måske heller ikke reagere anderledes.

Straks efter 23. oktober 2002 protesterede Bornholms Passagerforening i Rådet, i offentligheden – og ikke mindst på de store møder, som vi har arrangeret i Aakirkeby-Hallerne. Men »en enlig svale gør som bekendt ingen sommer« - og langt hen ad vejen blev vi blot betragtet som Rådets »enfant terrible«.

Bornholms og bornholmernes interesser varetog det ved indgangen til 2004 sammensatte Trafikkontaktråd i hvert fald ikke – snarere tværtimod ! Og det gælder såvel politikere, som de medlemmer, der var valgt af interorganisationer.

Vi må med gru se tilbage på alle de svigt over for alle parter på Bornholm, som Kontaktrådet har ansvaret for. Det er et meget »sort kapitel af Bornholms historie«.

I løbet af 2004 fik Trafikkontaktrådet imidlertid en mere demokratisk relateret sammensætning/ledelse, og det fik da heldigvis også den betydning og indflydelse, at Kontaktrådet ved flere lejligheder fuldstændig har talt trafikministeren, hans ministerium og styrelse midt imod. Bornholms Passagerforening har hele tiden arbejdet for, at Rådet fik en demokratisk sammensætning – så vi værdsætter udviklingen !

I løbet af 2004 er Trafikkontaktrådet trådt i karakter ved flere lejligheder. Salget af M/F Jens Kofoed var nok den begivenhed, som bragte de fleste bornholmske interessegrupper til forståelse for, hvad Færgeforlig II egentlig indeholder.

Vi var vidende til, at ikke færre end 72 virksomheder klagede direkte til trafikministeren over det totalt værdiløse færgeforlig.

Vi var vidende til, at det gik op for turisterhvervet, at Færgeforlig II i stor grad kan være ødelæggende for det bornholmske turisterhverv.

Endelig var vi vidende til, at de ledende politikere på Bornholm endelig turde »tale Roma midt imod« - såvel regionsborgmester Thomas Thors som tidligere amtsborgmester Knud Andersen anvendte »markante og værdiladede politiske udtryk«.

Alle parter i Trafikkontaktrådet har endelig forstået, at det færgeforlig, som de desværre ikke fra begyndelsen af selv protesterede imod er ødelæggende for hele det bornholmske samfund.

Bedre at vågne sent op end slet ikke at vågne op !

Og det alene tyder trods alt godt for fremtiden.

M/F Jens Kofoed

I Bornholms Passagerforening har vi hele tiden, dvs. fra januar 2003, kendt konsekvenserne, bl.a. manglende kapacitet, af det ubrugelige Færgeforlig II.

Da M/F Jens Kofoed »pludselig« skulle sælges, gik sandheden imidlertid også op for resten af det bornholmske samfund. Alle stod de i kø for at beklage konsekvenserne af salget. Turisterhvervet og fragten får dårligere vilkår – ja, det havde vi konstateret mere end et og et halv år tidligere, men bedre at vågne end at sove videre ind i evigheden.

Bornholms vigtigste erhverv, turisterhvervet, klagede til trafikministeren. Også de 72 tidligere omtalte virksomheder rettede deres klage til ministeren. Men som tidligere amtsborgmester, Knud Andersen (V), efterfølgende har givet udtryk for, så er trafikministeren ganske enkelt »umulig«.

Hos trafikministeren og i hans ministerium gøres alt imod bornholmernes ønsker – og »naturligvis« blev M/F Jens Kofoed solgt.

Alle professionelle beregninger om kapacitetsproblemer i Færgeforlig II fra Bornholm, ja, selv tal fra Bornholms Trafikken, blev totalt tilsidesat af trafikministeren, hans ministerium og hans styrelse. Og vel at mærke er problemet overhovedet ikke løst ved udgange af 2004.

Det er magtpåliggende for Bornholms Passagerforening at slå fast, at der også er betydelige kapacitetsproblemer uden Tysklandsruten efter salget af Jens Kofoed. Kapacitetsproblemet har været kendt lige så længe Færgeforligets indhold har været kendt – og det har det i næsten 2 år.

Det dyre forlig

Ingen kan skyde bornholmerne i skoen, at de har ønsket et færgeforlig, som kostede mere end det, vi havde i forvejen. Rent faktisk var vi ganske godt tilfreds med tingenes tilstand – så længe fragten blot kunne få lov til at beholde såvel deres egen færge til Køge som ruten til København.

Men »Christiansborg« ville absolut trække noget ned over hovedet på bornholmerne, som både var dyrere og betydeligt dårligere.

EU skulle have skylden. Men også det er en sandhed med modifikationer !

De samlede meromkostninger for hele færgeomlægningen over de kommende 5 år er kvalificeret opgjort til ikke mindre end 650 mio.kr. Beregningen rammer nok sandheden ret præcist, selv om visse investeringer også kan ses i et andet lys.

I hvert fald kan det ikke diskuteres, at »merprisen« for det »christiansborgske eventyr« - i forhold til Finanslovens oplysninger - er mindst 350 mio.kr. over de kommende 5 år. Det kan alle og enhver konstatere !

Det er og bliver latterligt, at trække noget ned over hovedet på Bornholm, som unødigt koster statskassen mindst 350 mio.kr. Og det har i hvert fald intet, absolut intet med EU at gøre. EU fastsætter i hvert fald ikke omfanget af sejlads, tonnage eller destinationer.

Værst af alt er vel, at vi efterfølgende også skal sige »pænt tak« til Christiansborg for pengene. Men aldrig i livet. Vi her på øen bliver ved med at huske Flemming Hansen som den mest umulige og den mest bornholmsk-fjendtlige trafikminister.

Desværre vil det ikke undre os, hvis ministeren oven i købet er stolt af sit »virke«.

Den sårbare Villum Clausen

Ikke nok med, at vi har fået et færgeforlig, som er dyrere og dårligere, end dét, vi havde i forvejen. Vi har også fået et færgeforlig, som lægger endnu større vægt på, at Hurtigfærgerne Villum Clausen skal løse transportopgaverne. Kapaciteten på de konventionelle færges nedsættes betydeligt med salget af M/F Jens Kofoed og indkøb af de nye Ro-pax-færges, og dermed skal Villum Clausen principielt klare en relativt større del af passager.

Imidlertid er Villum Clausen generelt meget sårbar – og i hvert fald transportmæssigt langt mere sårbar end de konventionelle færges. Det har man overhovedet ikke taget hensyn til i forliget.

Året 2004 viste med al tydelighed, at der er mange dage i løbet af et år, hvor Villum Clausen ikke kan sejle. BornholmsTrafikken valgte midt i højsæsonen en meget dyr løsning, men også en løsning, som hjalp til at »den fuldstændige turistkatastrofe« blev undgået.

Så sent som i forbindelse med jul og nytår fik vi igen påvist, at Villum Clausen er meget sårbar. Denne gang var det bølgehøjden.

Det er fortsat Bornholms Passagerforenings opfattelse, at der ikke er foretaget nogen som helst undersøgelser eller analyser af, hvad et samfund som Bornholm vil være bedst tjent med af transportformer.

Vi er af den opfattelse, at vi i hvert fald ikke skal have flere hurtigfærges. De er alt for sårbare – og rejsekvaliteten er meget ringe. Flere og flere undgår transport med Villum Clausen, alene fordi transportformen ofte er ubehagelig.

Det er og bliver nødvendigt, at man grundigt undersøger, hvad der tjener Bornholm bedst, men en sådan løsning har trafikministeren til fulde afvist. Man sidder tilbage med fornemmelse af, at »han véd bedst«.

Uden optimal ekspertise er vi dog i Bornholms Passagerforening overbevist om, at de såkaldte »Gotlands-færges« eller »Snapfærges« i langt højere grad ville kunne løse transportproblemerne til og fra Bornholm end både de nuværende transportmuligheder – og i hvert fald betydeligt bedre end de fremtidige transportmuligheder.

Politikerne

Flere af de ledende politikere på Bornholm er vågnet op i løbet af 2004, men endnu har vi det til gode, at se Regionsrådet følge op på de af rådet primo 2003 vedtagne 2 resolutioner om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Vi mangler også at få at vide, hvem der »nikkede ja« til færgeforliget på Bornholm. Den 25. marts 2003 fortalte socialdemokraten Henrik Sass Larsen nemlig fra folketingets talerstol, at i hvert fald socialdemokraterne på Bornholm havde »nikket bordet rundt til den løsning, vi fandt i starten af januar måned 2003. Her fandt vi en ramme, og den har Socialdemokratiet tilsluttet sig, og den står vi fast på.«

Vi må nok konstatere, at Socialdemokraterne på Christiansborg (men absolut ikke på Bornholm) står så »fast«, at selv om partiformand Mogens Lykketoft ved sit besøg den 15. november 2004 på Bornholm stillede bornholmerne handling i udsigt, så er partiet stadig med i forliget. Ingen partier tør sprænge forliget, for så ville det jo blive afsløret, at deres medlemmer af Trafikudvalget »sov i timen«, da forliget blev indgået.

Den bornholmske socialdemokrat Verner Landin lovede i sin tid bornholmerne »guld og grønne skove«, når blot det bornholmske gods fik mulighed for at blive fragtet til Køge. Ja, ikke færre end 500 nye arbejdspladser stillede han os i udsigt. I de år, hvor fragten har haft mulighed for at komme via Køge, er der i stedet kommet mindst 500 færre arbejdspladser. Og det må formentlig også gøre et vist indtryk på Verner Landin, at ikke færre end 72 virksomheder på øen har klaget direkte til trafikministeren over Færgeforligets konsekvenser for erhvervslivet på Bornholm.

Det er heller aldrig kommet tydeligt frem, hvilken rolle tidligere amtsborgmester Knud Andersen har spillet. I hvert fald indrømmede han i radioen den 5. marts 2004, at Køge som anløbshavn havde været drøftet med ham i Trafikministeriet.

Værst af alt er trods alt, at begge vores folketingsmedlemmer, Jeppe Kofod fra Socialdemokraterne og Thor Gunnar Kofoed fra Venstre, forud for folketingsvalget i november 2001 lovede bornholmerne, at de nærmest ville kæmpe »til sidste blodsdråbe« for bl.a. at bevare natfærgen til København.

Men hvad har vi set – lige det modsatte. Begge d' herrer stemte for Færgeforliget. Og vi kan kun i meget få tilfælde se, at de 2 folketingsmedlemmer har lagt ret megen energi i at få ændret forholdene.

I en nytårsudtalelse i Bornholms Radio var der ikke de forbedringer af Færgeforliget, som de 2 herrer vil arbejde for i fremtiden. Hvorfor skulle vi dog tro på dem nu – historien taler sit eget klare sprog. De har begge lovet ét, men gjort noget helt andet.

De 2 folketingsmedlemmer bliver nødt til at stå til ansvar for, at de har været med til at forringe livskvaliteten for bornholmerne ved at sætte partidisciplinen over hensynet til dem, de er valgt af.

Prisen for transport

Mellem Christiansborg og Bornholm har der i mange år været en hævdvunden aftale om, at offentlig trafik over land i den øvrige del af Danmark tilnærmelsesvis skulle kunne sammenstilles med trafikken over vand for Bornholms vedkommende.

Netop dette skulle sikre, at bornholmerne – trods de besværlige transportforhold – kunne have samme muligheder som den øvrige del af landet. En rejse mellem København og Odense har rimeligvis kunnet sammenlignes med prisen mellem København og Rønne.

Allerede 1. oktober 2004 satte trafikministeren imidlertid denne økonomiske gensidige forståelse ud af kraft, da han de facto forhøjede billetprisen med omkring 100 kr. for bornholmernes rejse til København, idet S-togsbilletten mellem Køge og København ikke blev inkluderet. Det er især gået ud over de mange pendlere, som lægger mange skatte kroner på Bornholm af indkomst ovenfra.

Ved udgangen af 2004 offentliggjorde trafikministeren, at han har planer om at sænke taksterne på Storebæltsforbindelsen med omkring 20%. Men en i samme forbindelse relativ nedsættelse af billetprisen har trafikministeren ikke tænkt sig skal gælde for bornholmerne.

Vi er vant til, at ministeren ikke tager hensyn til Bornholm, men at han nu 2 gange i løbet af et kvartal træder på den hævdvundne skik og brug for prisfastsættelsen af bornholmernes rejseomkostninger, det er mere end uhørt.

Bornholms Passagerforening har til formål, at

- varetage enkelt- og kollektivt rejsende passagerers interesse, herunder fremme af en rimelig takst- og passagerpolitik, som ikke stiller passagerer på Bornholm ringere end passagerer i det øvrige land.

Det vil vi fortsætte med at varetage i 2005.

Rigtig godt nytår !

Med venlig hilsen

Bornholms Passagerforening

Erik Pedersen

Formand