

10. maj 2005


Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Vedlagt fremsendes til orientering kopi af et nyt åbent brev af d.d. til statsministeren med bilag som en replik til transportministerens svar på udvalgets spørgsmål 76.

Jeg anmoder i fortsættelse af mit foretræde den 21. april 2005 om et nyt foretræde for udvalget for at uddybe det nye brev til statsministeren samt især de problemer, som Bornholms turisterhverv påføres af den nye færgesituation fra 1. maj 2005 med 30% mindre kapacitet i højsæsonen.

Samtidig kan jeg oplyse nærmere om de 8 af de 12 problemer, som ministeren ikke svare udvalget på.

Med venlig hilsen


Henrik Espersen
Ahlstrandsvej 10
3700 Rønne

cc. Transportminister Flemming Hansen
cc. Joan Erlandsen, mf
cc. Jeppe Kofod, mf

Åbent brev, 10. maj 2005

Kære statsminister Anders Fogh Rasmussen

For nogle år siden havde vi på mit kontor en drøftelse af færgeforbindelserne til og fra Bornholm. Jeg henledte endvidere i et åbent brev af 11. april 2005 Deres opmærksomhed på de øgede trafikale problemer for bornholmerne. Endelig bidrager transportministeren til debatten ved til trafikudvalget at besvare 4 af de i mit åbne brev omtalte 12 problemer.

Transportministerens besvarelse af de 4 problemer giver anledning til følgende replik:

1. Kapacitet reduceret med 30 %

Kapaciteten optegner han atter med oplysninger som "der ikke var én dag i 2005 ...", hvor ministeren utopisk går ud fra, at alle rejsende som kvæg kan fordeles ligeligt med:

- 100% belægning på alle ruter til både Sverige, Tyskland og Køge
- 100% belægning på alle tider af døgnet (3 og 4 tyskere kl. 3 om natten)
- 100% belægning både til og fra øen (man skal kunne komme både ud og hjem).

Således kan det også postuleres, at ingen dansk motorvej bør udbygges de næste 100 år.

Faktum er i øvrigt, at de nye ro-pax færger ifølge de trykte fartplaner og bilag 1 betyder 30 % mindre bilkapacitet end i sidste års sæson, hvor alt virkede udsolgt i dagtimerne.

Faktum er ligeledes, at Bornholms Regionsråd i sidste uge skrev til Dem om den samme mindre kapacitet i højsæsonen 2005, og om at en tilstrækkelig kapacitet på færgerne til og fra Bornholm er måske den vigtigste rammebetingelse for øens erhverv. Regionsrådet klager også over en række markante serviceforringelser og den usmidige færgebetjening, der modvirker den vækst og dynamik, som det bornholmske samfund har så hårdt brug for. Jeg anbefaler Dem at give Bornholms Regionsråd den ønskede trafikale ligestilling.

2. Mødetid plus sejltid til Bornholm forlænget med 30 %

Yderligere svarer transportministeren trafikudvalget, at hans færgeudbudsmateriale intet foreskriver om, at mødetiden for biler skal fordobles til 30 minutter før afgang.

Bornholmstrafikken siger det modsatte. Hvad er faktum ?

3. Overskrides konsulent honorar 3 ½ eller 4 gange

Transportministeren skriver derudover, at der til de vævende konsulenter og rådgivere ikke er anvendt 20 mio. kr., men kun 17 mio. kr. Budgettet var på 5 mio. kr., så om det er 3 ½ eller 4 gange overskredet og så fremgår det ikke, om han har omkostningerne til sit ekspertpanel med i de 17 mio. kr.

4. Usikre og ødelæggende EU opfattelser

Endvidere giver transportministeren en lang redegørelse om EU-udbudet fremprovokeret af en aparte konflikt i 1999 mellem trafikministeriets egne to rederier Scandlines og Bornholmstrafikken, hvilket ikke gør det til nogen god begrundelse for at give EU mere magt den 27. september, selv om EU juraeksperten Peter Vesterdorf telefonisk i januar 2003 var uenig i transportministerens tolkning af risikoen for et licitationskrav fra EU.

Ubesvarede spørgsmål

Ministeren svarer altså ikke folketingets trafikudvalg på 8 af de 12 problemer - bl.a. :

- overskridelsen af de årlige udgifter med 56 mio. kr. eller 280 mio. kr. over de 5 år
- overskridelsen af finansloven 2005 med yderligere 93 mio. kr. jf. fu aktstykke 112
- salget af en færge svarende til kapacitetsmankoen på 30 % for kun ca. 35 mio. kr.
- hvorfor Bornholms Mejeri og andre brugere af Ystad-ruten påføres kapacitets- og regularitetsproblemer, så Mejeriet tvinges til i Skåne at producere ost præmieret som verdens bedste, selv om Mejeriet har ledig kapacitet på Bornholm
- hvorfor ministeren ignorerede 32.999 underskrifter januar 2003 mod færgeforliget
- hvorfor ministeren negligerede alle seks krav i Bornholms Regionsråds resolution fremført rettidigt i januar 2003.

Endelig vedlægges til orientering 4 udklip fra Bornholms Tidende - kun fra i dag - med eksempler på de af Bornholms Regionsråd omtalte markante serviceforringelser og den usmidige færgebetjening fortalt af Danmarks fhv. ambassadør mv. i Algier, OECD osv., samt af en chef i Bornholms Erhvervscenter og af en ihærdig jyde, der vil se Bornholm.

Med de bedste hilsner fra solskinsøen

Henrik Espersen

Bilag

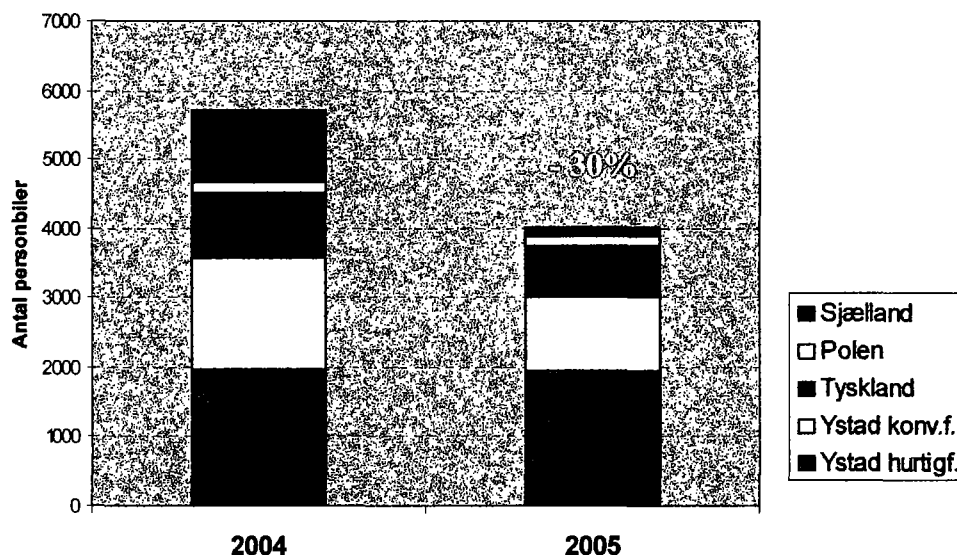
- 1) Færgekapaleten for personbiler og passagerer i sommeren 2005 til og fra Bornholm forringes med 30% efter færgeforliget og Bornholmstrafikkens nu trykte fartplan i henhold til nedenstående figur i forhold til den ellers i dagtimerne stort set udsolgte højsæson 2004, idet

- ↓ Bornholmstrafikken har solgt sin 1.500 passager bilfærge Jens Kofoed
- ↓ Scandlines har solgt sin 800 passager Tysklandsbilfærge Rügen til Dubai og
- ↑ de erstattes af to nye 400 passager ro-pax godsferger.

Dvs. at 30% af de i sommeren 2004 overførte biler afvises i år. Derudover skal det oplyses, at der sidste år var en stigning i antal personbiler til og fra Bornholm på 5 %.

Nogle ønsker de to nye ro-pax'ers passager kapacitet udvidet til 770 passagerer på hver. Det er blot første skridt løser til løsning af kapacitetsproblemet, idet nedgangen i bilkapaciteten alligevel ville blive 23% i 2005 i forhold til 2004.

Bil kapacitet Bornholm størsterejsedage - lørdag og søndage i højsæson inkl. Tyskland og Polen -



Kilder: Trafikministeriet, BornholmsTrafikkens sejlplaner 2004 og 2005, Scandlines, Danmarks Statistik, Horesta og Incat Australia. På Sjællands-ruten i 2005 med højst 400 passagerer pr. afgang forudsættes 100 via landgang, 100 med cykler som i 2002 og 200 i biler - bookes på disse dage med 3 i hver bil, der kun giver 67 biler pr. enkelttur. På Ystad-ruten regnes med, at busser, campere og andre høje køretøjer medtages på hurtigfærgens hver anden tur.

Det ses også, at bryder den følsomme hurtigfærge ned igen kommer 2 af 3 biler overført i 2004 ikke med i sommeren 2005.

2) Udklip fra Bornholms Tidende i dag 10. maj 2005:

Og ventetiden er cirka

Det er svært at komme i telefonisk kontakt med Bornholmstrafikken A/S, idet der forekommer meget lange ventetider på op til 23 minutter. Rederiets direktør Mads Kofod, har holdt krisemøde om problemet og erklæret, at det skal løses øjeblikkeligt for at gøre live lettere for kunderne. I går, mandag, lidt før klokken 13 ringede Tom Asmussen fra Teglkåas til Bornholms Tidende og fortalte, at han klokken cirka 12.40 havde ringet til Bornholmstrafikken A/S og et øjeblik blev rigtig glad, for stemmen i røret sagde: »Alle medarbejdere er optaget. Ventetiden er cirka ét minutter, vent venligst«.

- Men da stemmen havde gentaget det i cirka ti minutter, så gav jeg op og ringede til jer i stedet for, siger han og tilføjer:

- De skider fuldstændig på både jer og os. Det er så uartig.

Tirsdag formiddag klokken 9.25 fik Bornholms Tidende følgende besked i telefonen hos Bornholmstrafikken:

»Alle medarbejdere er optaget. Ventetiden er cirka 23 minutter, vent venligst«.

I øvrigt har de ventetider, som vi har registreret på tilfældige tidspunkter i de seneste dage været følger:

Mandag den 9. maj klokken 9.03: **18** minutter.

Fredag den 6. maj klokken 9.45: **11** minutter.

Onsdag den 4. maj klokken 9.48: **23** minutter.

Mandag den 2. maj klokken 18.21: **23** minutter.

Torsdag den 28. april klokken 15.19: **11** minutter.

tøm

3) Udklip fra Bornholms Tidende i dag 10. maj 2005:

SØSK beder om møde med Connie Hedegaard

TRANSIT

Af Flemming Kofoed

Samarbejdsorganisationen mellem Bornholm og Sydøstre Skåne (SØSK) beder nu ministeren for nordisk samarbejde Connie Hedegaard (K) om et møde. Det er med fokus på transitproblematikken mellem Bornholm og København via Sverige.

SØSK har efterhånden mange gange presset på over for ministre i de to lande med henblik på at få løst transitproblemerne for de rejsende. Denne gang tager formandskabet for SØSK's politiske styregruppe - Carl Ilsøe og Thomas Lantz - udgangspunkt i udtalelser til pressen fra Hedegaards side.

De henviser i brevet til hende, at hun i marts har udtalt, at det snart burde blive nemmere for danskere at rejse gennem Sverige til og fra Bornholm med hunde, medicin og våben.

SØSK har i øvrigt skrevet et andet brev til Connie Hedegaard i slutningen af februar, hvor de pegede på transitproblemerne mellem Ystad og Øresundsbroen.

I den fornyede henvendelse til ministeren for det nordiske samarbejde konkluderer Ilsøe og Lantz, at man i princippet stadig tror på muligheden for at etablere en helt fri trafikkorridor mellem Ystad og broen som et forsøg. Det kræver blot den politiske vilje til det i Danmark og Sverige, konstaterer de to.

4)

Læserbrev scannet fra Bornholms Tidende i dag 10. maj 2005:

Billetbestilling

Det kan næsten se ud, som om Bornholmstrafikken ikke ønsker flere kunder, så svært som det er at komme i forbindelse med billetkontoret, se selv:

En veninde og jeg har lånt et dejligt sommerhus på Bornholm. Hun lægger bil til, og jeg skal bare bestille overfart Ystad—Rønne. Det går jo nemt over nettet. Jeg får hurtigt udfyldt de forskellige oplysninger på bestillingen, men ak: Selv efter fire-fem forsøg lykkes det ikke at komme igennem til Bornholmstrafikkens servicecenter.

Jeg opgiver netforbindelsen, griber telefonen og kalder 56951866. »Velkommen til Bornholmstrafikken — ventetiden er 23 minutter<~

Det er da løgn, tænker jeg. Mon de holder fagligt møde? En halv time senere er ventetiden 21 minutter. Mon de holder fælles frokost?

Jeg opgiver, udprinter min bestilling og faxer den til Rønne og beder dem bekræfte bestillingen via min email.

Da der sidst på eftermiddagen endnu ikke er indløbet besked, bider jeg i det sure æble, prøver at ringe igen, og ventetiden er da kun ni minutter! Så jeg hænger på og får endelig en venlig dame i tale. Hun bekræfter, at de slet ikke kan klare alle de telefonopkald, at deres netforbindelse desværre er slidt og langsom og ofte »nede«, og at hun ikke kan se, at de har modtaget en fax fra mig.

Men hun er som sagt særdeles venlig og reserverer den overfart, jeg ønsker. Billetten vil blive sendt dagen efter inklusive et girokort til betaling. Alt i orden!

Efter fire dage er billetten ikke kommet. Afgangsdatoen nærmer sig, så jeg tager igen chancen og ringer — efter en ventetid på 22 minutter forsikrer en venlig herre mig, at billetten var sendt som lovet — puhha, godt!

Billetten kommer efter fem dage, uden girokort, med besked om at billetten skulle være betalt to dage før, jeg modtog den, ellers ville den blive inddraget! Og billetten er kun gyldig, hvis den er registreret betalt inden afrejsen!

Nok engang til telefonen — ventetiden var kun tre minutter, sikken fryd! Og en venlig herre tog imod betaling via mit betalingskort. Det havde været nok så nemt, hvis de havde gjort opmærksom på denne betalingsmulighed ved første telefonforbindelse.

Så nu glæder vi os til en dejlig ferie på den skønne solskinsø!

Aase Bak-Nielsen
Skalvej 14, Nibe

Det er menneskeligt at fejle, men formasteligt at fremture

Det burde Ulrik Winge fra Trafikstyrelsen (må vel nu som konsekvensrettelse ændres til Transportstyrelsen) skrive sig bag øre.

»Som kontrakten er udformet, kan der ikke uden videre ændres på for eksempel destination Køge«. Eftersom spørgsmålet har været debatteret i årevis, er det ved siden af at tale om »uden videre«. Det er naturligvis en politisk diskussion, hvor han som embedsmand bare har at rette ind. Det gør han vel også, men desværre kun efter transportministerens synspunkter. Han har åbenbart lært, at bornholmerne skal man ikke lytte efter, de er så få, at de kan negligeres, tror man.

Efter mine oplysninger er hele misøren med Køge som anløbshavn opfundet af en tidligere kontorchef i det daværende Trafikministerium. Så det er ikke første gang, at embedsmænd fra det ministerium har politiseret. Og nu fremturer Ulrik Winge.

»Det ville kræve en ny politisk beslutning (enig HH) og en ny proces i forhold til EUs regler om offentligt udbud. «. Den med EU har man brugt fra dag i for at udelukke den offentlige mening på Bornholm fra færgesagen. Der har været mere end nok af offentligt udbud i denne sag. I stedet for at tage en fornuftig drøftelse med EU Kommissionen har man ofret millioner og millioner på et udbud, man skulle og kunne have udsat eller helt have undgået. Tænk hvor mange år det lykkedes Svend Auken at tilsidesætte EUs direktiv om dåseemballage, som oven i købet var helt klart tilsidesat.

I færgesagen var der end ikke rejst nogen sag mod Danmark. Noget tyder endog på, at det var den danske stat, der gennem sit medejerskab af Scandlines foranledigede, at der fremkom en klage, som Kommissionen naturligvis måtte reagere på. Nogen sag blev aldrig rejst, for Danmark var mere end villig til at lave et udbud.

Skulle vi nu gentage farcen, fordi færgen ikke går til Køge, men til København? Naturligvis ikke. Man tror, man kan skræmme Bornholm ved at komme med uvederhæftige postulater om Bruxelles. Den går ikke én gang til, skulle jeg hilse og sige.

Tak til Ulrik Winge for at oplyse den undrende offentlighed om de vanvittige erstatningsregler, man har indført. Hvis Køge - uanset, at det altså ifølge Ulrik Winge slet ikke kan lade sig gøre - alligevel bliver droppet, skal byen forgyldes. Da vi var i Køge i forbindelse med tildelingen af spotprisen til Flemming Hansen, fik vi oplyst, at man fint kunne bruge terminalbygningen til kontorer hvis bornholmerne ikke ønskede at sejle til Køge; men at de også skulle have penge oven i (1 million pr. år) glemte man at fortælle. Og endnu værre. Hvis de nye lastbåde (det er jo lastbåde, der tager passagerer med, hvor det tidligere var passagerskibe, der tog last med på bildækket) bliver forsinkede, skal der betales erstatning til Trafikstyrelsen, en erstatning, der naturligvis indregnes i billetprisen. Der er jo ikke andre steder at hente pengene. Altså hos de rejsende, der ikke nåede rettidigt frem. Det er det man kalder at føje spot til skade.

Men vi skal ikke skyde på en embedsmand, for han handler efter ordre. Vi skal skyde på ministeren og regeringen. Det var godt, at regionsrådets formand omsider fik skrevet til statsministeren. Desværre ikke så skrap, som det burde have været, men en konvoj kan jo ikke sejle hurtigere end det langsomste skib. Ingen nævnt ingen glemt.

Herluf Hansen

Dannebrogsgården, Kirke Såby