

11. april 2005

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Vedlagt fremsendes til orientering kopi af åbent brev til statsministeren med eksempler i noterne på transportministeriets betydelige overskridelser af de årlige driftsudgifter for de i 2002 og 2003 indgåede færgeforlig til betjeningen af trafikken til og fra Bornholm samt en fire-dobling af ministeriets planlagte konsulentudgifter.

Samtidig forringes service og kapacitet, ligesom forbedringer af landets infrastruktur bliver med undtagelse af Bornholm.

Jeg anmoder endvidere i fortsættelse af mit foretræde den 30. januar 2003 om et nyt foretræde for udvalget for at uddybe dette nærmere.

Med venlig hilsen



Henrik Espersen
Ahlstrandsvej 10
3700 Rønne

cc. Joan Erlandsen, mf
cc. Jeppe Kofod, mf

Åbent brev, 11. april 2005

Kære statsminister Anders Fogh Rasmussen

Vi havde på mit kontor for nogle år siden en drøftelse af trafikforbindelserne til og fra Bornholm. Jeg tillader mig derfor at gøre opmærksom på den efterfølgende absurde udvikling for bornholmerne, idet henvendelser herom negligeres af transportminister Flemming Hansen. Som en absolut trafikal eneheriker imødekommer ministeren ikke et eneste af Bornholms Regionskommunes seks elementære krav til øens færgebetjening forelagt ham rettidigt i 2003 - ligesom han ignorerer 32.999 underskrifter.

Lad os med H.C. Andersens hjælp begynde på eventyret "Det dansk sovjetiske galehus":

"..... Der var en gang en lille beskeden ø langt ude i vandet øst for landets hovedstad beboet af blide reservesvenskere. Deres forbindelse til omverdenen var "Trafikkens" både, som en tunghør minister gjorde sit bedste for, at de ikke skulle bruge, så øen til sidst kunne sove sin tornerosesøvn i 100 år. Ministeren havde nemlig hørt om "Hold byen ren - Følg en svensker til færgen", så han tænkte med rettidig omhu på Dronningens nye fine operahus, aksen og kontrasten til den grimme rustne reservesvensker båd lige overfor, så han flyttede Den grimme Ælling til industrihavnen i Kjøge, hvor ingen kunne finde den, mens de pæne hvide Norges- og Polensbåde blev i Dronningens by som de dejlige svaner " - og det er ganske vidst.

Kære statsminister. De sagde på et vælgermøde "Op med humøret" til bornholmerne. Alligevel afsatte vi deres forpartitro venstremedlem af folketinget. Nu optrapper vi så til niveau 2 og siger det bramfrit og uden omsvøb, men som absurditeten øges med ironi og adjektiver, som jeg ikke selv har brugt før i mine 53 år, uden at min troværdighed som revisor hos KPMG og industrileder i 20 år kastes overbord.

Det tidligere fornuftigt drevne færgerederi Bornholmstrafikken er de sidste par år blevet et enestående rablende vanvid med foragt overfor Bornholms Regionskommune ¹⁾, 32.999 underskrifter ²⁾, 1.999 læserbreve og flertallet af Bornholmstrafikkens brugere ved passager-, pendler- og turistforeningerne ³⁾ i en efter dansk tradition utrolig udemokratisk og i EU's navn hemmelig proces. Transportminister Hansen forsømte ⁴⁾ tilmed i 2003 at følge folketingets forretningsorden, så den konservative minister som en god kammerat kunne gøre sin ideologi til lov med 5 årsplaner for Bornholm som en miniatureudgave af Gulag-lejrene i fortidens sovjetisk, marxistisk, leninistiske planøkonomiske 5 årsplaner.

Kammerat Hansens heroiske jagt på besparelser ender tilmed som et afsindig kostbart eventyr for staten med årlige driftsudgifter på 126 mio. kr. efter den nu indgåede licitationskontrakt. Ren Ebberød Bank - Aldrig har udgifterne været så store for staten ved at drive Bornholmstrafikken og til nytte for hvem ?

Bornholmstrafikken er omdannet til en surrealistisk crazy-comedy - med 170 folketingsmedlemmers automatiske accept efter at være digtet af konsulenter i pæne jakkesæt, som åbenbart ikke giver dem forstand på færgeøkonomi, kollektiv færgetrafik eller et øsamfunds livsnerve. Samtidig forbød transportminister Hansen i EU's navn sit eget rederi at bidrage med tekniske eller kommercielle erfaringer.

Nå helt uduelige er ministerens konsulenter nu ikke, når de som væverne i "Kejserens nye klæder" først fik Kejser Hansen til at betale sig 5 mio. kr. i honorar for deres væverier. Men ingen forstod dem, så honoraret blev forhøjet til 20 mio. kr., for som man sagde "det havde den forunderlige Egenskab, at de blev usynlige for ethvert Menneske, som ikke duede i sit Embede, eller ogsaa var utilladelig dum."

"Det var jo nogle deilige Klæder," tænkte Kejseren "Men han har jo ikke noget paa," raabte tilsidst hele Folket. Det krøb i Keiseren, thi han syntes, de havde Ret, men han tænkte som saa: "nu maa jeg holde Processionen ud". Og Kammerherrene gik og bar paa Slæbet, som der slet ikke var.

De ubegribelige forringelser ⁵⁾ blev søsat i Køge for et halvt år siden med flytning af anløbsstedet fra Københavns hjerte - fattigt og ringe uden skiltning og andre basale faciliteter - og fortsætter 1. maj i år, når Bornholms mejeri og andre brugere af Ystad-ruten påføres kapacitets- og regularitetsproblemer på Ystad-ruten, så Mejeriet tvinges til at producere i Skåne, selv om det har ledig kapacitet på Bornholm.

Ligeledes betyder den udokumenterede flytning af anløbsstedet til Køge dyrere personrejser, som også rammer øens sportsudøvere, idet Viking Atletik i Rønne - med mange regerende danske mestre fra de yngste pigeklasser til herrerne maraton - må skære betydeligt i sine rejser og dermed aktiviteter ⁶⁾.

Galskaben breder sig nu til passagerne på Ystad-ruten, hvor det kommercielt drevne rederi indtil nytår kun bad personbiler møde 15 minutter før afgang. Efter Kammerat Hansens 5 årsplaner er mødetiden før afgang uden forklaring fordoblet til 30 minutter ⁷⁾. Sejltiden er også uden forklaring forlænget med 10 minutter, så den totale transporttid bliver 30% længere, end samme færge brugte før færgeforliget.

Grovere bliver det ligefrem, når der på rederiets gådefulde ⁸⁾ hjemmeside bringes propaganda ved at påstå, at "Færgekapaciteten for 2005 ser fornuftig ud", for et hvert skolebarn kan regne ud, at de nye ro-pax færger betyder 30% mindre bilkapacitet ⁹⁾ end i sidste års sæson, hvor alt var udsolgt om dagen.

Synet af Bornholmstrafikkens slidte, beskidte og trøstesløse færger ¹⁰⁾ med brune ruststriber nedad siderne svarende til, hvad jeg oplevede på mine rejser med Aeroflot og andre i Sovjetunionen i 1980'erne, er et billede af forfald, slum og undergang for mig som skibsreder i 10 år med AAA-rating. En ambassadørfrue sagde det diplomatisk, da jeg modtog hende ved færgen i Rønne: "It's a little basic".

Alt synes sparet væk og forringet af statsmonopolets uerfarne ¹¹⁾ planlæggere og deres Kejser Hansen, der hellere bruger 20 milliarder kroner på, at fuldblods svenskere kan komme en time hurtigere over en ny Fehmernbro til Tyskland, end at reservesvenskerne gives trafikforhold og rettigheder, som er ganske normale i et land, der kæmpede imod apartheid og andre diskriminerende systemer ude i verden.

Den konservative transportminister bomber med sin komplette menneskeringeagt som en god sovjetisk diktator Bornholm tilbage til stenalderen fra en spirende markedsøkonomisk og kommerciel indstilling hos Bornholmstrafikken til planløs planøkonomi - ideologisk fra kapitalisme til kommunisme, så bornholmerne må spille megen tid i kø i dagevis som i fortidens Sovjet for at komme med færgen til sommer ¹²⁾.

At rejse bliver i H.C. Andersens 200 år en konstant udfordring for bornholmerne mellem mareridt og virkelighed - og for turisterne et uforglemmeligt eventyr om en uvirkelig planøkonomisk fortid et afsondret sted i EU. Sådan bør man ikke behandle mennesker i 2005 - ikke en gang reservesvenskere.

Transportministeren laver denne hændervridende parodi af en diskutabel licitation for de næste 5 års sejlads til og fra Bornholm med kun et bydende rederi - sit eget - af en usikker frygt for EU, efter en klage fra Scandlines til EU. At halvdelen af Scandlines kontrolleres af samme Kammerat Hansen, gør det hele til en endeløs sæbeopera og ikke en grund til at give EU mere magt den 27. september.

Med venlig hilsen

Henrik Espersen
Bornholm

Notedokumentation:

Udkast til dette brev er siden 20. marts 2005 fremsendt til Bornholmstrafikken og modtagne svar har givet mig anledning til udeladelse af forhold, hvor vi er uenige om det faktiske forløb.

Ved en ny læsning herefter af rederiets hjemmeside ses påstanden "Færgekapaciteten for 2005 ser fornuftig ud" fjernet, mens den sidste mulighed for ekstrature udover færgeforliget er udnyttet lørdage, således at kapacitetsnedgangen teoretisk bliver 27% på lørdage og 30% på søndage i sommeren 2005 i forhold til sidste år. Nedgangen kan dog reelt blive større, da 3 af 4 biler med Tysklands-ruten på disse dage i 2005 bliver med ankomst til Tyskland kl. 01:30 og med afgang kl. 03:30, hvilket en del turister forventes at fravælge.

- 1) De seks krav, som Bornholms Regionsråd vedtog 23. januar 2003 som punkt 1 på dagsordenen på sit møde nr. 1 efter den første danske kommunesammenlægningen i 30 år, og som den nytiltrådte borgmester nogle dage senere forelagde trafikminister Flemming Hansen på et møde i København:

"Regionsrådet opfordrer regering og Folketing til at ændre færgeforlig I og II.

Formålet er, at få udarbejdet et tredje færgeforlig, hvor natfærgen sejler Rønne-København i stedet for Rønne-Køge, idet der sikres både tilstrækkelig gods-, passager- og køjekapacitet.

Ystad-ruten sikres en højere kapacitet og frekvens hele året, således at turisterhvervet også videreudvikles.

Udliciteringen af færgefarten sættes i bero.

Tysklandsruten godkendes som en social rute.

Det endelige mål er en trafikal ligestilling med det øvrige Danmark.

De fortsatte forhandlinger om Bornholms fremtidige færgebetjening varetages fremover af Bornholms Regionsråd, som Bornholms eneste demokratisk valgte råd."

- 2) Over 33.000 underskrifter afleveret til trafikminister Flemming Hansen 30. januar 2003 kl. 16:00 i Trafikministeriet.
- 3) Over halvdelen af Bornholmstrafikkens omsætning repræsenteret ved Horesta (turisterhvervet), Bornholms Passagerforening og Bornholms Pendlerforening ved foretræde for folketingets trafikudvalg 30. januar 2003 kl. 10:15 og møde med trafikministeren samme dag kl. 16:15.
- 4) Transportminister Hansen fulgte i foråret 2003 ikke folketingets forretningsorden § 8, stk. 6 - uden at det fik konsekvenser for ham - ved trods rykkere fra folketingets trafikudvalg at være 4 måneder om at svare udvalget på et vitalt spørgsmål ⁵⁾ om færgeforliget, som han skulle svare på indenfor 1 måned, hvorved han vandt tid til at igangsætte sin EU-udlicitering.

Trafikministeren blev rykket for svar på folketingets trafikudvalgs spørgsmål nr. 204.

Her er e-mail af 27. maj 2003 fra udvalgets sekretær, som jeg talte med flere gange:

Kære Henrik.

Så modtog vi ministersvaret på Trafikudvalgets spørgsmål 204.

Jeg har vedlagt det her.

Mange hilsner

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Henrik Espersen [mailto:he@575.dk]

Sendt: 23. april 2003 15:32

Emne: Trafikministeriets manglende svar på spørgsmål nr. 204

30. januar 2003 spurgte Trafikudvalget således:

"204. Ministeren bedes redegøre for forskellen mellem ministeriets og Henrik Espersens beregning af, hvor stor en del af godstrafikken fra Bornholm, der går til Hovedstadsområdet/Nordsjælland henholdsvis det øvrige Danmark. Herunder bedes ministeren oplyse, om det er korrekt, at ministeren har regnet godsterminalerne umiddelbart syd og vest for København (jf. markeringerne på kortet på 6. overhead i alm. del - bilag 608) med til "øvrige Danmark" og ikke til hovedstadsområdet."

Snart 3 måneder efter er det ikke besvaret af Trafikministeren, som rykkes ifølge Charlotte Andersen i Trafikudvalgets sekretariat.

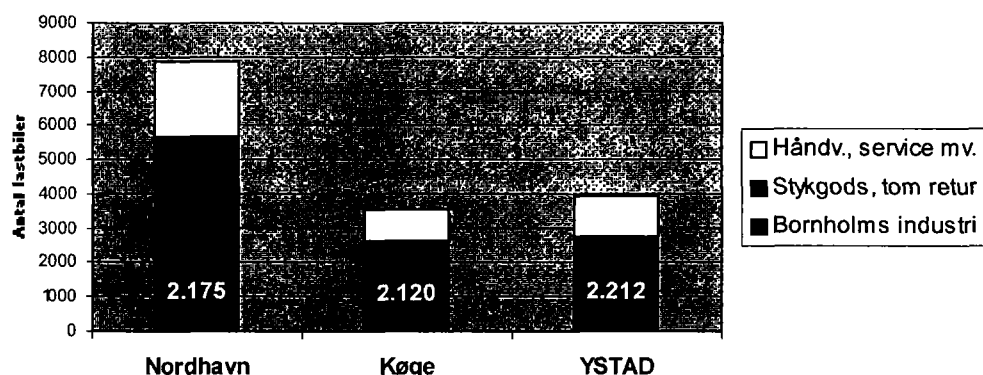
Har I mulighed for at maile mig svaret, når det foreligger.

Med de bedste hilsner Henrik Espersen

- 5) Den vitale og eneste offentlige beliggenhedsberegning til optimering af anløbshavn forelagt minister og udvalg 30. januar 2003 viser, at Køge er den havn, der er mindst behov for til gods fra Bornholm:

Hurtigste vej for lastbiler fra Bornholm

- Sjælland opdelt efter nærmeste havn i km og tid jf. Krak -



Kilder: Danmarks Statistik, Bornholmstrafikkens Årsberetning 2001, 8 store industriers transporter i 1998, samtaler med industri og transportfolk 2002/03 og Danish Crown i 2005 om behov samt Kraks tid/distanceoplysninger

6) Citat af Viking Atletik og Motions formand i medlemsbladet Mellem Os, april 2005: "... Den måde vores rejsemønster er på i Viking Atletik & Motion, ville have betydet, med omlægningen i Bornholmstrafikkens takster og Køge som ny anløbshavn, en kraftig stigning i vores rejseudgifter i 2005. Vi er derfor nødsaget til"

7) Det vanvittige opleves allerede nu, når bilister med reservation til færgen efter en lang tur fra København ankommer til Ystad bare et par minutter efter ministerens nye definitive 30 minutters frist, uden at rederiet er begyndt at laste den første bil ombord og uden at forsinke færgen et sekund - Ja tænk sig - så befaler færgeforliget, at reservationen annulleres, selv om det er uden nogen praktisk betydning for sejladsen, og i stedet for medtages først biler helt uden reservation.

Aldrig har jeg på mine tusindvis af rejser oplevet noget flyselskab med sådan en mangel på tolerance eller hjælp. Men ministeren har med sine nye regler afskaffet Bornholmstrafikkens sunde fornuft og service for biler med reservation.

Konsekvensen er, at de tvinges til at køre 120 km tilbage til Køge og 11 timer ekstra rejsetid til Bornholm, hvis det er dagens sidste afgang fra Ystad.

8) På rederiets hjemmeside vildledes kunderne med diverse besynderligheder som helt forkerte billetpriser. Ved bookning 16. marts 2005 af bornholmerbizz-rejse retur Rønne-Ystad med bookning nr. 21216890 på www.bornholmstrafikken.dk kunne den rejsende udskrive en papirbillet herfra på 1.466 kr., selv om prisen er 606 kr. Fejlen er systematisk og ikke rettet af rederiet, siden ministeren begyndte at besvære rederiet med sin EU-licitationskomedie.

Derudover sættes der dansk rekord i besværliggørelse af booking på elektroniske billetter. Topmålet er, at man på Ystad-ruten skal indtaste alle en bils passagerers fornavn, efternavn, køn, fødeår og om vedkommende er voksen, selvom disse fem myndighedskrav bortfaldt for flere år siden og ikke skal oplyses ved telefonbooking hos samme rederi.

9) Færgekapaciteten 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, når

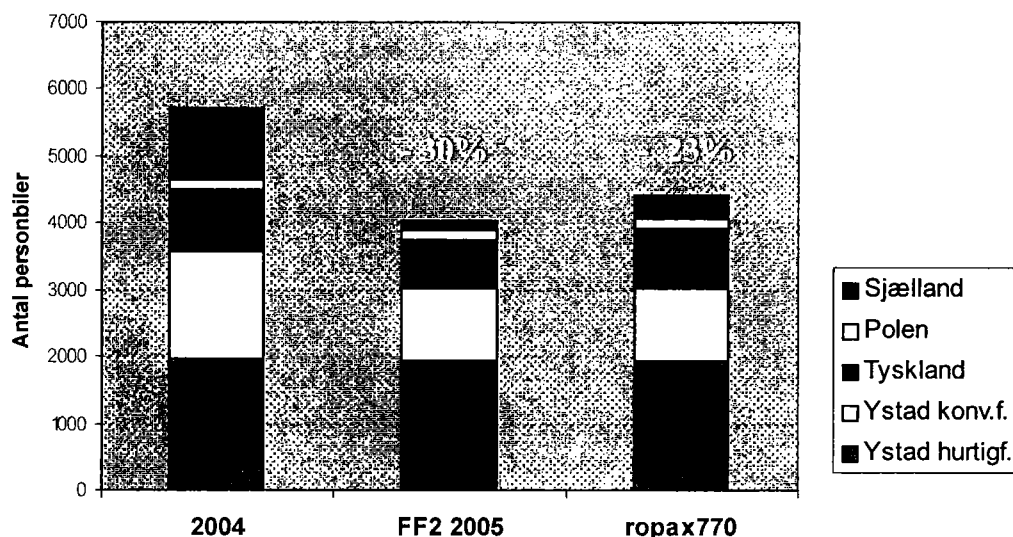
- ↓ BornholmsTrafikkens 1.500 passager bilfærge Jens Kofoed sælges 1. maj 2005
- ↓ Scandlines har solgt sin 800 passager Tysklandsbilfærge Rügen og
- ↑ de erstattes af to nye 400 passager ro-pax godsfærger.

Dvs. at 30% af de i sommeren 2004 overførte biler afvises i år.

Nogle ønsker de to nye ro-pax'ers passager kapacitet udvidet til 770 passagerer på hver, men det løser kun lidt af kapacitetsproblemet, idet nedgangen i bilkapaciteten alligevel ville blive 23% i 2005, som vist nedenfor i figuren, i forhold til realiseret på de store, for det meste udsolgte, rejsedage i sommeren 2004.

Bilkapacitet Bornholm største rejsedage

- 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. FF2 er færgeforlig 2

Hver 3. bil overført i 2004 kommer ikke med i 2005.

Endnu en Ebberød Bank disposition er solget af færgen Jens Kofoed efter ministerens befaling. Som at tisse i bukserne - lige nu varmer det, når salget skaffer rederiet en manglende aktiekapital, så dilettanterne har i panik givet Jens Kofoed væk til en latterlig lav pris på omkring 35 mio. kr., som nok kun udgør selve de i øjeblikket høje priser for det uforarbejdede rå stål til sådan en færge.

- 10) Rederiet tager lidt på sikkerheden, når tobakshungrende bilister ved indcheckningsautomaterne uanset antallet af passagerer i bilen frit kan indtaste, at der er fem voksne i bilen for at få fem kuponer til køb af toldfri cigaretter ombord, hvilket skulle foregå ifølge flere oplysninger. Så ud over at Told & Skat mister indtægter, bliver færgens passagerlister utroværdige.

Som passager med færgen Jens Kofoed 18. marts 2005 kl. 19:15 konstateredes: Beskidt og lugt på toiletter og vogndæk, gammelt snavs på trapper, i gange og saloner, papirskilte med håndskrift klisteret op med tape, maling skaller af, rust løber i store striber ned ad begge skibssider som kontrast til to pæne, velholdte og rene skibe, som jeg besøgte dagen før på Fredericia Værft efter tre års sejlads.

Som passager med færgen Villum Clausen 29. marts 2005 kl. 18:40 konstateredes: Efter værftsophold en måned før er løse plader på herretoilet sat op med almindelig tape, beskidt på sæder, synlig gammelt snavs på gulve og uæstetiske toiletter med to af tre toiletter stoppet med papir og gul urin trods roligt vejr. Det er lykkedes ministeren siden påbegyndelsen af sit EU-licitationsshow at gøre smilende medarbejdere stressede af systemfejl, kundeklager og nedskæringer, så de går tavse forbi passagererne, ser den anden vej og ikke længere virker stolte af deres rederi, der stævner ud i Østersøen som et sovjetisk fortidsminde.

- 11) Først befalede ministeren at samle alt på en kæmpe godsfærge, men den var for stor til at komme ind i både Rønne og Køge. Da det gik op for ministerens mænd, formøblede han i stedet for på skatteydernes regning 600 mio. kr. på to ro-pax færger inspireret af Ask og Urds gamle Århus-Kalundborghistorie med for lille passagerkapacitet, forsinkelser og manglende fleksibilitet.

For de mange penge kunne Bornholm have fået en virkelig god færgeløsning med kapacitet og mange flere afgange med det eksisterende materiel på faste timetal året rundt, men ministeren ville ikke lytte til de af fagfolk fremsatte, gennemregnede og udgiftsneutrale modeller herfor.

Ministeren mishandler i stedet for øens turisterhverv, så Bornholm kan få endnu flere arbejdsløse og mere gang i udvandringen, som hastigt nærmer sig en person om dagen, efter at Bornholm de sidste tre år har sat dansk rekord i nedlæggelse af statslige arbejdspladser - selv om øen er mere end konkurrencedygtig, og folkettinget i 2001 traf en beslutning om det modsatte.

Bornholmerne bliver straffet for den mindste afvigelse af ministeren og hans konsulents meningsløse regler, som de håndhæver uden tolerance i en global tidsalder som en absurd og bizar tilstand i et i øvrigt normalt civiliseret land.

Den borgerlige transportministers ynkelige udliciteringsfarce underligger hovmodigt Bornholm et uretfærdigt, trafikalt system i bedste sovjetstil med 5 års planøkonomiske planer, hvor intet fungerer, og udsletter den markedsøkonomi, som Bornholmstrafikken ellers var på vej mod med direktørerne Dinesen og Kofod ved roret.

Sovjetunionen fik ikke kål på Bornholm i 1946. Det må ikke lykkes en dansk minister i 2005. Det handler om en ansigtsløs magt, om at opretholde og administrere magten uden hensyn. Bornholmerne kan forhindre dette sovjetiske rædsel i EU ved at reagere.

- 12) Citat fra en underdrivelse fra www.bornholmstrafikken.dk den 18. marts 2005: "..... vi kunne godt ønske, at vi havde lidt mere kapacitet"

Kopi til Folketingets Trafikudvalg, Folketingets Udvalg for Forretningsorden, Rigsrevisionen og mine partifæller i den konservative folketingsgruppe.

Yderligere oplysninger fås hos:

Henrik Espersen
Ahlstrandsvej 10
3700 Rønne
he@575.dk