

- 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 Bjørn Carlsen, Rønnevej 42, Bodilsker, 3730 Nexø. Tlf. 56 49 17 25 / 29 26 17 33. Email: b.carlsen@tdcadsl.dk

Bodilsker, den 8. juni 2008

Transportminister Carina Christensen

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm – 90%’s reglen, miljørigtig transport etc.

Kære Carina Christensen

Vi har modtaget Deres brev af 4. juni 2008 samt Deres besvarelse af TRU 636.

Bestyrelsen i Bornholms Passagerforening finder det ikke rimeligt, at De blot henviser til, at vi »gør vores synspunkter gældende i Kontaktrådet« al den stund, at samme Kontaktråd, ligesom vi, adskillige gange – både skriftligt og mundtligt – har fremført ønsket om ændring af 90%’s-reglen over for Trafikstyrelsen. Det går jeg ud fra, at De er bekendt med.

To medlemmer af Kontaktrådet har endog på Rådets vegne været i København og drøftet netop dette spørgsmål med Trafikstyrelsen. Det forventer jeg også, at ministeren er bekendt med.

Kontaktrådet har netop selv fremsat forslag til ændring af 90%’s-reglen, fordi den reelt, med nuværende udformning, ingen som helst betydning har for indsættelse af yderligere tonnage. Yderafgangene, f.eks. afgangene kl. 6.45 fra Rønne og afgangene efter kl. 20.00, bør alene betragtes som samfundsbegrundede og bør i hvert fald ikke indgå ved beregningen af 90%’s-reglen. Dette synspunkt deles af Kontaktrådet.

Deres argumentation svarer til, at S-togsbrugerne i stedet for at tage S-toget i myldretiden blot kan tage S-toget ud på aftenen, hvor belægningen er yderst ringe.

Der bør ses på den passagersammensætning, som færgerne skal betjene. Det er klart, at bornholmerne har et behov for tidlige og sene afgangene for at kunne deltage i arbejdsopgaver og i samfundet i øvrigt uden for øen. Det er lige så klart, at turister, der skal overtage et sommerhus eller et hotelværelse f.eks. kl. 15.00, hverken vil, kan eller skal vente til en sen aftenafgang. Så er personalet på udlejningsbureauerne gået hjem, ligesom turisterne vil føle, at de har mistet én dags ferie. Mange turister vil i sådanne tilfælde fravælge Bornholm som feriemål.

De henviser til, at der skal tages miljøhensyn. Det hænger – som vi tidligere har gjort Dem opmærksom på – yderst dårligt sammen med den i forliget valgte tonnage og rutestruktur. Hele forliget er både på passagersiden og på godssiden yderst miljø-negativt.

Jeg vil i den forbindelse blot erindre om, at man fremover næsten totalt deler gods- og passagertransport samt flytter næsten al passagertransport til brændstofsugende hurtigfærger, i stedet for at langtidsinvestere i miljørigtige superfærger, som også kan medtage gods, samt opnå størst mulig belægning via miljørigtige natfærger (hvor hastigheden ikke har betydning).

Inden natrutten til København blev nedlagt 30. september 2004 valgte trods alt 15% af passagererne (svarende til ca. 230.000 passagerer årligt) denne mulighed – og de blev i øvrigt transporteret sammen med godset. Det er og bliver det mest miljørigtige.

Men den hurtige dagtransport skal naturligvis (også) bevares. Den skal blot også ske på miljørigtige vilkår.

Ifølge Deres eget ministerium bør godstransport i størst muligt omfang flyttes fra lastbiler til bane – og i muligt omfang til søtransport, der er det mindst miljøbelastende.

Men ved at nedlægge natforbindelsen mellem Rønne og Køge går forliget direkte i den modsatte retning. Færgeforliget flytter nemlig på denne måde mellem 20 og 40% af nat-godstransporten fra Rønne fra transport med skib mellem Bornholm og Sjælland til søtransport mellem Bornholm og Sverige samt derefter – og det er absolut det værste – transport på lastbiler gennem Sverige.

De anfører i Deres brev af 4. juni 2008, at »forligskredsen har været lydhør over for Kontaktrådets ønsker«. De kan ikke være uvidende om, hvordan en lang række af Kontaktrådets medlemmer »nuser på forliget. Det ligger milevidt fra Deres opfattelse af situationen.

DA/DI og vognmændene har bl.a. via deres organisationer forsøgt at få forliget ændret, så natrutten til Køge opretholdes som dobbeltrettet. Jeg skal ikke komme nærmere ind på de mange ulemper det som helhed påfører erhvervslivet, men det er klart, at erhvervslivet pålægges ekstra udgifter, og det kommer til at gå ud over den almindelige bornholmer. Jeg går naturligvis også ud fra, at De har kendskab til disse henvendelser.

Bornholms Passagerforening støtter bestræbelserne på at bevare den dobbeltrettede natsejlad, men anser dog den nuværende manglende anvendelse af tonnagen (i Køge) dagen igennem for yderst økonomisk kritisabel. Der må kunne findes en noget mere »intelligent« løsning for anvendelsen af tonnagen, så natsejladen alligevel opretholdes i begge retninger. Som jeg har anført oven for vil dette også være langt mere miljørigtigt. *Det er også indlysende, at hvis færgerne sejlede til Kastrup i stedet for Køge, ville der opnås en endnu større miljøgevinst.* Landtransporten, herunder belastningen af Køge Bugt-motorvejen, ville blive langt mindre, og med de rigtigt indrettede skibe, ville antallet af passagerer, der igen ville benytte natrutten stige betydeligt, hvilket også er en miljøgevinst.

Jeg er helt klar over, at denne mulighed ikke »ligger lige om hjørnet«, men henviser til, at kommunalbestyrelsen på Bornholm den 14. december 2006 vedtog følgende:

Trafikkontaktrådets indstilling blev godkendt, idet der i perioden til udbudet 2015/16 skal planlægges anløb i Kastrup og forudsætningerne i form af anlæg søges iværksat.

Beslutningen fremsendes til trafikministeren og formandskabet for trafikkontaktrådet.

Liste K og Liste R ønsker en mindretalsudtalelse tilføjet om at det indstilles til transportministeren, at den dobbeltrettede natfærge fremover sejler mellem Bornholm og Nordhavnen i København i stedet for mellem Bornholm og Køge.

Liste C ønsker en mindretalsudtalelse tilføjet om at der til Ystad skal være 2 hurtiggående færger med flere afgang, uændret pris og uændret overfartstid, at der bliver en enkeltrettet godsroute til Køge og en enkeltrettet passagerer/godsroute til København.

Til slut vil jeg anføre, at det ikke kun er en lang række af Kontaktrådets medlemmer, der ikke er tilfredse med færgeforliget. De politiske partier har via bl.a. deres generalforsamlinger nærmest stået i kø for at komme med udmeldinger, der er i modstrid med Deres opfattelse.

På Socialdemokraternes generalforsamling den 3. april 2008 sagde formanden Anette Stæhr i sin beretning om færgeforliget bl.a.:

»Jeg synes ikke, at regeringen vil bornholmerne det godt, og derfor synes jeg, at det kunne være spændende at afprøve Leila Lindens forslag, nemlig at regionen skulle overtage trafikøberollen.«

På Venstres generalforsamling den 29. marts 2008 sagde gruppeformand, kommunalbestyrelsesmedlem og borgmesterkandidat Steen Colberg om færgeforliget bl.a.:

»De bornholmske krav var både rimelige og fornuftige – vi er ikke blevet tilgodeset i det omfang jeg mener vi med rimelighed kunne forvente.«

De øvrige partier er kommet med lignende udmeldinger, hvorfor jeg skal nøjes med citater fra de to partier, som vores to folketingsmedlemmer (Jeppe Kofod og Peter Juel Jensen) repræsenterer i Folketinget.

De kan næppe, efter denne gennemgang, være i tvivl om, at Deres slutbemærkning i besvarelsen af TRU 636 (af 23. maj 2008) til Folketingets Trafikudvalg, som er, at –

»Jeg mener fortsat, at vi med den politiske aftale har skabt gode muligheder for en øget tilgængelighed til og fra Bornholm« – klinger ret hult i vores ører.

Med venlig hilsen
Bornholms Passagerforening
Bjørn Carlsen
Formand

PS ! Kopi af dette brev er tillige sendt til Trafikudvalget