

## Kastrup ER en mulighed

For nogle uger siden havde Bornholms Passagerforening et Synspunkt i Bornholms Tidende om at gribe muligheden i tide for at Bornholm kan få færgeanløb i Kastrup i fremtiden.

Når vi offentliggør foreningens synspunkter, oplyser vi typisk samtidig en e-mail-adresse, som alle kan benytte til at få uddybet vores holdninger. Det er bestyrelsens opfattelse, at vi i vores arbejde »skal spille med så åbne kort«, som overhovedet muligt. Det fortjener det bornholmske samfund. Der er dagligt flere – både medlemmer og ikke-medlemmer – der benytter sig af muligheden for at sende os en mail. Vores Synspunkt om Kastrup medførte flere enslydende spørgsmål. Derfor vil vi benytte muligheden for her bl.a. at give en samlet forklaring på, hvorfor vi satser så meget på, at få en færgeforbindelse til Kastrup, som vi gør.

### **Spørgsmål 1:**

Flere mener ikke, at der er plads til en havn i Kastrup.

### **Svar:**

Når Staten beslutter sig for en investering i infrastrukturen, vil der altid blive skaffet plads. Det findes der adskillige eksempler på – også selv om det eventuelt vil være Region Hovedstaden, der skal stå for alt det praktiske.

Hertil kommer rent faktisk, at Københavns Lufthavne A/S ejer et ret stort areal, som netop er erhvervet til transportformål. I januar 2008 udgav Infrastrukturkommissionen en rapport. Det hedder i denne rapport bl.a.:

#### **Boks 3.6 Eksempel på samspil – Københavns Lufthavn<sup>61</sup>**

*I forbindelse med byggeriet af den faste forbindelse over Øresund købte Københavns Lufthavn A/S et stort inddæmmed areal øst for lufthavnen ud mod Øresund, hvor lufthavnen udvikler et internationalt cargo-center, og skaber en såkaldt Airport Business Park. Det nye området henvender sig primært til virksomheder, der beskæftiger sig med fragt og logistik. Det er hensigten, at Airport Business Park på sigt skal udvikles til et internationalt center for al fragttransport, hvor fragt kan samles og sendes videre med lastbil, tog, fly og skib.*

Rent faktisk anbefaler Infrastrukturkommissionen sådanne »samspil« af transport, som det anføres mellem »lastbil, tog, fly og skib«.

I den forbindelse er vores ærinde, at vores egne kommunalpolitikere skal leve op til den forventning de skabte hos borgerne den 14. december 2006 ved at vedtage følgende:

Kommunalbestyrelsen 14. december 2006

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.

De bornholmske kommunalpolitikere skal ikke sidde hverken på deres hænder eller noget andet. De skal »ud over stepperne« for at skaffe såvel det bornholmske erhvervsliv som de bornholmske borgere, de bedste vilkår for sameksistens med landets øvrige borgere, og ikke mindst inden for og med vores egen region/hovedstad etc.

Vi har gjort opmærksom på, at en del politikere på »Christiansborg« hellere end gerne ser Københavns Havn flyttet uden for byen, for på den måde at løse byens infrastruktur. Havnen i København mangler direkte adgang til motorvej, bane og lufthavn. Det er der i Kastrup. Derfor vil det være en oplagt mulighed at flytte hele Københavns Havn netop til Amagers østkyst. Endelig skal det medtages, at Københavns Havn, som bekendt, er fusioneret med Malmø Havn og egentlig hedder »Copenhagen Malmö Port«. Kun en bro mellem de 2 havne, og med eventuel inddragelse af Peberholmen som adgangsvej. Det vil være en drøm for begge havne.

### **Spørgsmål 2:**

Flere mener også, at området er alt for lavvandet til en større havn

**Svar:**

Det er stort set ligegyldigt, hvor i Øresund, der bliver bygget en havn, så skal der graves ud, hvis havnen skal kunne modtage større skibe. Det skal der også, hvis Københavns Havns planer for en udbygning ud for Nordhavnen føres ud i livet.

Køge Havn har mange planer om at blive en stor havn. Men det kræver også store udgravninger, og ifølge vores informationer, vil disse udgravninger i fremtiden blive større end dem, der skal foretages for at lægge en havn ud for Kastrup, idet hele Køge Bugt er ret lavvandet.

**Spørgsmål 3:**

Nogen har anført, at der vil være for langt mellem havn og Metro.

**Svar:**

Ja, et anløb i Kastrup vil ikke komme til at ligge så tæt som, hvis vi lagde til i Nordhavnen, dér hvor Oslobåden nu ligger til.

Men handler de bornholmske politikere nu, og gør deres indflydelse gældende, vil der være gode muligheder for, at passagerskibe kan komme »langt ind i havnen« ... og i forvejen kører der en shuttle-bus rundt i Kastrup Lufthavn (mellem de forskellige terminaler), som bl.a. holder ved Metro/Regionaltogstationen.

Den kunne meget simpelt køre forbi en anløbsplads for passager fra Bornholm, som kan komme videre med Metro til f.eks. Kongens Nytorv på kun 14 minutter. Metroen kører meget ofte og næsten hele døgnet.

Det ville efter vores opfattelse være betydeligt bedre end i/fra Køge, hvor man efter turen fra havnen til S-stationen skal med S-tog til København. Det varer op imod 3 kvarter – typisk 38 minutter – og med betydeligt længere frekvens mellem afgangene end gældende for Metroen.

**Spørgsmål 4:**

Hvad er formålet med at komme til Kastrup?

**Svar:**

Først og fremmest at opnå en hurtig og enstrengt transport fra Rønne til Hovedstaden – så kort og direkte som muligt. Det er vel også et rimeligt argument, at vi ikke behøver broafgiften som en ekstra rejseomkostning.

I dag har vi en flerstrengt transport til Hovedstaden, og det er uanset om vejen lægges over Køge eller Ystad. Men især Ystad-ruten er præget af, at en flerstrengt transport næsten altid skaber problemer for brugerne. Alene »skiftet« i Ystad, er der mange, som opfatter som en besværlig del af rejsen.

Turen via Ystad tager knapt 3 timer. Men når den rejsende skal med bus eller tog mellem Hovedstaden og Ystad, og derefter med færge, opstår der af og til forsinkelser på den ene transport, som påvirker den anden.

Turen med en superfærge mellem Rønne og Kastrup vil kunne tilbagelægges på ca. 3½ time, lidt afhængig af, hvor hurtigt man får lov til at sejle ind til Kastrup (den nedre del af Øresund). Men her er det alene færgeturen, der kan blive forsinket, før man når frem til Hovedstaden. Og behageligheden er betydeligt større, når man ikke skal skifte transportmiddel under vejs.

Formålet er naturligvis også, at vi får en ensartet trafik i stedet for den meget forskelligartede trafik, vi nu har. En rute til Køge, som er meget lidt værd for passagerer, og en rute over Ystad, som nu også skal tilrettes godset i stort omfang (afgangstiderne).

En rute mellem Rønne og Kastrup vil kunne betjenes med 2 superfærger (plus erstatningstonnage), mens vi nu har adskillige færger med forskellige beskaffenheder.

**Spørgsmål 5:**

Hvad kan »vi« gøre for at komme videre?

**Svar:**

Vi kan opfordre alle til kontinuerligt at gøre de bornholmske politikere opmærksomme på deres forpligtelser i forhold til, hvad de selv har vedtaget. Det er såvel over for Københavns Lufthavne, Region Hovedstaden som »Christiansborg« m.fl.

Her er ikke kun tale om kommunalpolitikere, men også de folketingsvalgte. De politiske partier har også en forpligtelse til at kontakte deres moderpartier på »Christiansborg« og gøre opmærksom på, at Bornholm vil få en stor fordel ved denne transportvej i fremtiden. På denne måde får vi »den bornholmske motorvej« tilbage.

## ***Bestyrelsen i Bornholms Passagerforening***

25. februar 2009

Bjørn Carlsen, formand

e-mail: b.carlsen@tdcadsl.dk

Erik Pedersen, næstformand

Lone Thrane, kasserer

Kirsten Lund-Hansen, sekretær

Jytte Bræstrup Karlsen

Birte Skot Hansen, 1. suppleant

Joan Erlandsen, 2. suppleant