

Flytransport – nødvendigt for samfundet

Det bornholmske samfund er blevet mere og mere afhængig af flytransport. Denne afhængighed er tiltaget over de seneste år; og det er der god grund til.

En af årsagerne er, at statistikken taler sit tydelige sprog om, at ingen »der skal frem« til et møde eller lign. på den anden side af vandet, i vinterperioden kan basere rejsen på hurtigfærgebetjeningen. Det er ret irrelevant, hvor fantastisk mange millioner rejsende Villum Clausen har sejlet med gennem de seneste godt 10 år.

Det afgørende er, den enkelte i et aktivt samfund skal kunne regne med at være fremme til tiden. I vinterperioden er hurtigfærgebetjeningen kun rettidig eller overhovedet eksisterende i ca. 2/3 af afgangene; og dét får også en uheldig indvirkning på viderebefordringen mellem Ystad og København. I den vinterperiode, vi netop er i, bliver statistikken endnu værre. Det skyldes ud over vejret også i høj grad ombygning af havnen i Ystad. Heller ikke dét, kan den rejsende bruge til noget som helst.

Men det alene er ikke årsagen til, at passagererne nu i større omfang benytter fly i stedet for færge. Vi bliver også nødt til at medtage bl.a. prisen og manglen af andre transportmuligheder som parametre af afgørende betydning for, at flytransport til og fra Bornholm benyttes i stigende omfang.

Prisen er det ikke nødvendigt at kommentere yderligere, mens vi skal erindre hinanden om, hvad der er forsvundet af andre relevante transportmuligheder de seneste 6-7 år:

- 1) 1/10 2004 nedlagdes natsejladsen til København (overflyttet til Køge)
- 2) 1/5 2005 fik vi godsfærger i stedet for passagerfærger til Køge
- 3) 1/10 2010 var det 100% slut med natsejlad fra Bornholm til Sjælland.

»Natdamperen« til København blev brugt af mange, der havde tidlige møder ovre eller som skulle på arbejde. Og det er lidt paradoksalt (uden sammenligning i øvrigt), at antallet – der benyttede netop den rute – ligger ret tæt på det antal, der i dag benytter fly som transport. Det er især tankevækkende, fordi politikerne i mange år har »tudet befolkningens ører fulde med«, at befolkningen skal anvende det lavest energiforbrugende og mindst forurenende transportmiddel. Men ... her har politikerne – med åbne øjne – flyttet transporten for omkring ¼ mio. passagerer lige den modsatte vej.

Skal man – miljømæssigt – sammenligne mellem anvendelse af Villum Clausen og fly, så er det ret ligegyldigt, hvilken en af transportvejene, passagererne anvender.

Når den nye hurtigfærge indsættes vil miljøregnskabet imidlertid igen blive – om ikke så massivt – til fordel for færgetransport (plus tog/bus som viderebefordring).

Flytransport foregår alene på kommercielle vilkår og betingelser; og det har vi hverken noget imod eller ønsker om at ændre på. Men politikerne har, været, om ikke alene afgørende for, så dog stærkt medvirkende til, at en stor del af transporten er flyttet fra samfundsbegrundet transport til transport alene på kommercielle vilkår. Deri ligger en betydelig risiko, som det bornholmske samfund ikke bare kan lade stå uimodsagt, men nu (efter ændringen 1/10 2010) bliver nødt til at få styr på.

Flytransport er blevet en så afgørende del af bornholmernes transport til og fra det øvrige land, at vi ikke kan leve med risikoen for, at transportmuligheden ophører. Derfor skal »Christiansborg« finde en model (som også EU kan acceptere), så flytransport sikres (eller andre relevante muligheder

straks sættes i stedet), hvis de kommercielle leverandører på et tidspunkt ikke skulle ønske at varetage flybetjening af øen.

Når politikerne således med åbne øjne har foretaget en sådan »omflytningsmanøvre« og gjort bornholmerne samfundsmæssigt afhængige af flytransporten, er de nu nødt til at tage ansvar for deres »gamle« handlinger. Vi taler hverken om tilskud eller at der skal stå et reservefly parat. Vi taler kun om, at Bornholm sikres »anvendelige alternativer«, hvis det skulle ske.

Bornholms Passagerforening

18. januar 2011

Bjørn Carlsen

Rønnevej 42, Bodilsker

3730 Nexø

E-mail: b.carlsen@tdcadsl.dk