



– en forening for alle passagerer,  
pendlere og turister.

*- varetager enkelt- og kollektivt rejsende passagerers interesser, herunder fremme af en rimelig  
takst- og passagerpolitik, som ikke stiller passagerer på Bornholm ringere end passagerer i det øvrige land.  
Formand Bjørn Carlsen, Ronnevej 42, Bodilsker, 3730 Nexø. Tlf. 56 49 17 25 / 29 26 17 33. Email: [b.carlsen@tdcads1.dk](mailto:b.carlsen@tdcads1.dk)*

Bodilsker, den 29. januar 2012

Til transportminister Henrik Dam Kristensen og  
samtlige medlemmer af Folketingets Transportudvalg  
Fremsendes via mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [aicha.esdam@ft.dk](mailto:aicha.esdam@ft.dk)

### *Sejlplan for BornholmerFærgen*

I forbindelse med at ny kontrakt om den samfundsbegrundede fæргеbetjening af Bornholm trådte i kraft 1. september 2011, blev der samtidig indført en ny sejlplan. Sejlplanen fra 1. januar 2012 har skabt meget store problemer for det bornholmske samfund under ét. Ingen af de 3 »hovedparter« (gods, turisme og passagerer) er tilfredse med sejlplanen, som den er nu.

Fra 10. oktober 2010 og frem til 1. september 2011 så sejlplanen på hverdage i lavsæsonen typisk således ud:

Afgange fra Rønne (i lavsæsonen):

	<i>Fra 10/10 2010</i>	<i>Fra 3/1 2011</i>
Afgange fra Rønne med hurtigfæрге	Kl. 6.45 (til Ystad) Kl. 17.15 (til Ystad)	Kl. 6.30 (til Ystad) Kl. 17.10 (til Ystad)
Afgange fra Rønne med konventionel	Kl. 15.25 (til Ystad) Kl. 22.00 (til Ystad)	Kl. 15.25 (til Ystad) Kl. 22.00 (til Ystad)
Afgang fra Rønne med godsfærgen	Kl. 17.00 (til Køge) Som natfæрге blev den benyttet, men ikke som dagfæрге	Kl. 17.00 (til Køge) Som natfæрге blev den benyttet, men ikke som dagfæрге

Før 10. oktober 2010 havde godset ikke behov for en ekstra afgang over Ystad om aftenen.

Fra 1. januar 2012 ser sejlplanen på hverdage i lavsæsonen typisk således ud:

Afgange fra Rønne (i lavsæsonen):

	<i>Fra 1/1 2012 (ca. 182 dage)</i>	<i>Fra 1/1 2012 (ca. 50 dage)</i>
Afgange fra Rønne med hurtigfærge	Kl. 6.30 (til Ystad) Kl. 16.30 (til Ystad) Kl. 20.30 (til Ystad)	Kl. 6.30 (til Ystad) Kl. 10.30 (til Ystad) Kl. 20.30
Afgange fra Rønne med konventionel	Ingen (til Ystad)	Ingen (til Ystad)
Afgang fra Rønne med godsfærgen	Kl. 17.00 (til Køge) Som natfærge blev den benyttet, men ikke som dagfærge	Kl. 17.00 (til Køge) Som natfærge blev den benyttet, men ikke som dagfærge

Efter nedlæggelsen (10. oktober 2010) af natfærgen til Køge, var der 5 muligheder i døgnet for at rejse fra Rønne. Fra 1. januar 2012 er der kun 4 muligheder og heraf er de 2 af afgangene absolut ikke attraktive for passagerer. Hertil kommer, at der er 10 timer mellem enten 1. og 2. afgang eller mellem 2. og 3. afgang med hurtigfærgen.

Efter vores opfattelse var ændringerne ikke blevet analyseret ordentligt, før beslutningen blev truffet og ført ud i livet. De konsekvenser, som nedlæggelsen af natfærgen har medført, burde have været forudset og fået adskillige røde signallamper til at blinke. Problemerne skulle have været løst, inden ændringerne trådte i kraft. Nu transporteres levende kvæg til slagting på Sjælland på dispensation for bl.a. 8-timers reglen. Det er dyreetisk ganske uværdigt. Bornholms Tidende bragte lørdag den 7. januar 2012 en artikel på avisens forside om de mange problemer, ændringerne har medført for transporten af slagtedy. Vognmanden, som har fået dispensationen for 8-timers reglen, kan fortælle om landmænd, der skal op midt om natten for at aflevere dyr. Både de dyr, der skal med på transporten, og de øvrige dyr i staldene bliver stressede.

Der er netop kommet nye regler for transport af hunde og katte gennem Sverige. Det skaber adskillige problemer for køb af især hvalpe/killinger samt for personer/foreninger, som rejser over til udstillinger etc. Problemerne ville ikke være så omfattende eller stort set ikke eksistere, hvis natfærgen stadig havde sejlet.

Generelt overholdes transitreglerne kun i ringe omfang. Hvis reglerne skulle overholdes fuldt ud, ville transitrejse gennem Sverige stort set være umuligt. Reglerne for pillepas er i sig selv så besværlige, at stort set ingen overholder dem.

Transport af lig foregår absolut heller ikke på en ordentlig måde

Men tilbage til de almindelige passagerer, som vi repræsenterer:

Da natfærgen til Køge blev nedlagt i oktober 2010 indsatte BornholmerFærgen nødvendig kapacitet. Sejlplanen fra 10. oktober 2010 bliver af langt hovedparten af bornholmerne i dag betragtet som betydeligt bedre end den nuværende sejlplan.

Det hjælper ikke noget, at der er kommet endnu en hurtigfærge til og at Bornholm aldrig har haft mere færgeskapacitet, end det nu er tilfældet, hvis færgen sejler på tidspunkter, som 9 ud af 10 bornholmere opfatter, ligger uden for de rejsetider, som de ønsker at benytte sig af.

Det hjælper heller ikke noget, at statens tilskud aldrig har været højere, når dette hverken kommer til udtryk i lavere billetpriser eller i, at bornholmerne kan rejse, når de har brug for at rejse (i lavsæsonen). Det vil forhåbentlig hjælpe turismen, at der er kommet større kapacitet, men den almindelige bornholmer har meget svært ved at se, at det er til fordel for den pågældende, når 2 ud af 3 færgeafgange i lavsæsonen alene sejler efter fragterhvervets behov ... og vel at mærke med afgangstider, der ligger langt fra dét, som hovedparten af bornholmerne ønsker sig.

Der findes næppe en eneste bornholmer, som ikke ønsker de bedste vilkår for fragterhvervet, men der skal sættes kapacitet ind, så alle parter opnår at få opfyldt deres behov på nogenlunde samme niveau. 3 politiske partier har budt ind med deres bud på, hvordan problemet kan løses. Det er »snusfornuftige« forslag, som foreningens nu forhenværende, men mangeårige formand, Erik Pedersen, for nylig udtrykte sig i et Synspunkt i Bornholms Tidende. Desværre har Transportministeriet/Trafikstyrelsen ikke belyst, hvad forslagene konkret vil koste. Det vender vi tilbage til senere i dette brev.

Allerede i februar måned 2009 var vi klar over, at fartplanen i det nye forlig, som skulle træde i kraft 1. september 2011, ville skabe problemer for såvel almindelige passagerer som for turismen. Så tidligt i forløbet som den 6. maj 2009 gjorde vi transportministeren opmærksom på, at der måtte forventes problemer med en sejlplan, som den ser ud nu i 2012. Brevet af 6. maj 2009 vedhæftes.

I foråret 2009 igangsatte vi derfor også blandt vores medlemmer 2 undersøgelser, der skulle vise, hvordan bornholmerne ønsker sejlplanen skal se ud i lavsæsonen. Det daværende Bornholmstrafikken igangsatte sin egen tilsvarende undersøgelse. Alle 3 undersøgelser viste, at bornholmerne ønsker:

- 1) En tidlig morgenafgang
- 2) En afgang midt på dagen
- 3) En afgang sent på eftermiddagen.

I forhold til sejlplanen, som den nu ser ud, mangler der (i lavsæsonen) enten en afgang med Povl Anker om aftenen (primært til gods) eller en genoprettelse af natfærgen til Køge. Det forudsættes, at det vil være det mest økonomiske at indsætte Povl Anker på den 4. afgang, ligesom netop denne

færge kan medtage betydeligt mere gods end hurtigfærge kan. Færge er i øvrigt ledig på de dage/tidspunkter, hvor der er behov for en sejlads.

Bornholmstrafikkens undersøgelse vedhæftes. Desværre var ingen af de 3 undersøgelser signifikante.

I tiden efter 1. september 2011 fik vi så mange »nødråb«, at vi måtte finde ud af, hvad bornholmerne konkret (statistisk) ønsker sig af en sejlplan. Vi igangsatte derfor – alene gældende for lavsæsonen – en undersøgelse, som gerne skulle ende med at blive signifikant; og dét blev den. Vi kan derfor med en meget, meget lille usikkerhedsmargen udtale os om, hvilke ønsker bornholmerne har til sejlplanen.

Medio december 2011 offentliggjorde vi resultatet. Vi vedhæfter 5 plancher som viser resultatet for henholdsvis:

- 1) 2. afgang på hverdage
- 2) 3. afgang på hverdage
- 3) 1. afgang i weekenden
- 4) 2. afgang i weekenden
- 5) 3. afgang i weekenden.

Undersøgelsen viser med al tydelighed, at 9 ud af 10 bornholmere ikke får opfyldt deres ønsker til rejsetidspunkter (inden for et rimeligt tidsspænd). De faktiske afgangstider (som de er anført i sejlplanen) ligger tidsmæssigt temmelig langt fra det tidsspænd, som bornholmerne ønsker, at afgangstiderne skal ligge inden for. Undersøgelsen giver stort set samme resultat som de 3 tidligere ikke-signifikante undersøgelser.

I forbindelse med offentliggørelsen af resultatet skrev vi bl.a. følgende til pressen:

*»Vi har i første omfang især hæftet os ved:*

- 1) At det er meget få, der opfatter, at den nuværende sejlplan lever op til de ønsker, de pågældende har*
- 2) At afgangønskerne for over 90% af svarerne samler sig inden for et tidsspænd på 2-4 timer*
- 3) At passagerernes/turisternes rejseønsker kun i ringe omfang kan forenes med godserhvervets ønsker. Sejlplanen er ikke et udtryk for, hvad passagererne har af ønsker*
- 4) Passagererne og turisterne ønsker at rejse en del tidligere på dagen, end sejlplanen nu giver mulighed for (9 ud af 10 ønsker en midterafgang på hverdage placeret mellem 10:30 og 14:30).*
- 5) At det vil være yderst vanskeligt at få grupperne til at kunne finde sammen om 3 afgang. Ikke mindst, når godset har »låst« 2. og 3. afgang (i lavsæsonen). Der skal én fjerde afgang til før kabal kan gå op.*

- 6) *Det kan godt betale sig at undersøge forholdene, før en så omfattende ændring af sejlplanen iværksættes, som det var tilfældet 1/9 2011. Forholdene for pendlerne er forringet i et hidtil uset omfang, og flere giver udtryk for, at de kan blive nødt til at flytte fra Bornholm, andre at de i fremtiden i stedet vil benytte fly (det var vist ikke politikernes hensigt). Det burde have været forudset, inden en så omfattende ændring trådte i kraft*
- 7) *Rejsemønstret er anderledes i weekenden.»*

I et svar til Kim Christiansen (på spørgsmål 303) skriver transportminister Henrik Dam Kristensen den 19. januar 2012 bl.a. følgende:

*»Sejlplanen trådte i kraft 1. januar 2012. Jeg synes, vi skylder at give den noget tid at virke i, før vi tager stilling til, om der er behov for ændringer.«*

Vi er nødt til at sige: Nej – Bornholm kan ikke vente. Vi har vidst og gjort politikerne opmærksomme på dette siden maj 2009. Flere pendlere har truet med, at de vil flytte fra øen, hvis ikke der sker ændringer. For én uge siden fik vi så meldingen om, at i hvert fald én pendler nu har sat sit hus til salg alene på grund af, at han ikke længere kan få privatliv og arbejdsliv til at hænge sammen med sejlplanen. En anden har desværre valgt at melde sig i arbejdsløsheds køen i stedet for at pendle.

Vi har med vores omfattende undersøgelse fra november 2011 bevist, at sejlplanen ligger meget langt fra, hvad bornholmerne har af ønsker til sejltider. Vi kan derfor ikke se nogen som helst argumenter for, at vi skal vente længere med at få ændret sejlplanen. For hver dag, vi venter, bliver problemerne kun større for det bornholmske samfund under ét.

Vi er en upolitisk interesseorganisation, men vi kan naturligvis godt se gode perspektiver i de forslag, som nogle partier allerede er kommet med. På baggrund af BornholmerFærgens regnskaber har vi fået anslået, at netto-udgiften (det faktiske underskud) alene for at have sejlet de nødvendige afgange med Povl Anker fra 10. oktober 2010 og til 15. juni 2011 kun udgjorde et étcifret million beløb. Der skal erindres om, at BornholmerFærgen oven i købet ydede en rabat på hele 75% på alle billettyper på de omtalte afgange med Povl Anker.

Med venlig hilsen

***Bornholms Passagerforening***

Bjørn Carlsen  
*Formand*