

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

Bornholm, den 2. oktober 2013

Til transportminister

Pia Olsen Dyhr

Fremsendes ved mail: trm@trm.dk

Kære Pia Olsen Dyhr

Bornholms Passagerforening blev i dag bedt om at kommentere dine »Ministercitater til Bornholms Tidende«. Desværre var der tidsmæssigt ikke mulighed for at undersøge de enkelte »Ministercitater« i relation til de faktiske forhold. Svarene i dagens Tidende hviler derfor primært på den umiddelbare erindring hos formanden.

En efterfølgende gennemgang giver os imidlertid grund til at udtrykke en ikke ringe undring direkte over for dig for de rent faktuelle svar i »Ministercitaterne«. Vi er naturligvis godt klar over, at »citaterne« er udarbejdet af dine embedsmænd, men det gør ikke vores undring mindre. Vi vil i den forbindelse gerne kommentere følgende:

Ministercitat:

Jeg er naturligvis meget opmærksom på Bornholm og udfordringen med at fastholde øen tæt knyttet til resten af Danmark.

Kommentar:

Det er også vores indtryk, og det er vi glade for.

Ministercitat:

Derfor er der nedsat en arbejdsgruppe, bestående af repræsentanter fra Transportministeriet og Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, der i øjeblikket er i gang med at undersøge og belyse rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm, når den eksisterende kontrakt med Danske Færger A/S udløber i 2017.

Kommentar:

I vores velkomstbrev af 11. august 2013 skrev vi bl.a. følgende til dig:

»Din forgænger i embedet, Henrik Dam Kristensen, har nedsat et særligt udvalg, som mødes med dine embedsmænd for at forbedre det politiske udspil til næste kontrakt fra 1. september 2017. Udvalget har 5 repræsentanter fra Bornholm; 2 politisk valgte repræsentanter (= borgmester Winni Grosbøll og viceborgmester Steen Colberg Jensen) samt 3 repræsentanter for det bornholmske samfund (erhvervslivet, turismen og passagererne/pendlerne). Jeg er – som formand for Bornholms Passagerforening – repræsentant for passagererne/pendlerne. Det er min opfattelse, at der i dette 5-mandsudvalg er en relativ stor enighed om de ønsker, vi vil fremsætte over for dig og folketingets politikere til det kommende færgeforlig/transportforlig.«

Når vi netop skriver »færgeforlig/transportforlig«, skyldes det, at vi gerne ser en samlet transportløsning. Ligeledes er det afgørende for os, at vores endestation ikke er Ystad, men for størstepartens vedkommende København. Derfor bør færge og IC Bornholm kontraktmæssigt være bundet op på hinanden.

Ministercitat:

Bornholm har ikke været ”glemt”, fx blev finanslovsbevillingen hævet fra 149,6 mio.kr. i 2011 til 201,8 mio.kr. i 2012, så færgen Leonora Christina kunne indsættes på ruten mellem Rønne og Ystad i 2011, og der kunne indføres en 3. dobbelttur (dvs. Rønne-Ystad og Ystad-Rønne) i lavsæson.

Kommentar:

Stigningen i tilskuddet dækker ifølge vores revisor i langt højere grad over, at der er sammensat et forlig med et efter vores opfattelse helt urimeligt ressourceforbrug ... både af penge, energi og samlet tonnage.

Vi havde i forvejen 3 færgaefgange i løbet af dagen mellem Rønne og Ystad (2 afgang med hurtigfærge og 1 afgang med ro-pax).

Mindst 2 signifikante undersøgelser har vist, at næsten 100% af passagererne foretrækker at rejse i tidsrummet 6:30 til 17:30 (fra Rønne) fordelt med en morgenafgang kl. 6:30, en middagsafgang ca. 12:30 og en sen eftermiddagsafgang ca. 17:30. Når der så blev indsat en 3. afgang med hurtigfærge kl. 20:30 fra Rønne, siger det sig selv, at den afgang næsten ikke benyttes af passagerer, **men at der alene sejles for godsets skyld**. I vinterhalvåret sejles der på flere hverdage med en belægningsprocent på under 2%. Efter vores opfattelse er det miljømæssigt uacceptabelt at sejle gods på en hurtigfærge. Hertil kommer naturligvis, at det koster temmelig store summer at sejle med en næsten tom, meget brændstofforbrugende færge.

Forliget er uigennemtænkt sammensat i forhold til økonomien/statens tilskud, idet rederiet har budt med 4 færger, hvoraf de 2 ligger uvirksomme hen ca. 11 måneder om året. Færger skal sejle ... ikke ligge uvirksomme hen størstedelen af året. Et noget mere intelligent sammensat forlig ville aldrig nogensinde have betydet den store stigning i statens tilskud.

Ministercitat:

De svenske myndigheder har på en del af togstrækningen i Sverige lavet en løsning, så IC Bornholm ikke længere skal vende på sidesporet i Fosieby, men nu kan køre direkte fra Malmö Svågertorp til Ystad. Der er tale om en tidsgevinst svarende til ca. 10-15 minutter i hver retning.

Kommentar:

I forbindelse med bygningen af Malmø Citytunneln blev det muligt at forbinde jernbanen fra Ystad direkte med jernbanen over Øresund. Vi blev stillet i udsigt, at vi fra august 2011 ville opnå en besparelse på togturen mellem Ystad og København på op til 15 minutter.

Desværre blev denne tidsbesparelse »opslugt« af, at Pågatoget indsatte flere tog på strækningen. Havde dine embedsmænd foretaget et opslag i en køreplan fra før august 2011, ville de have konstateret, at den anførte tidsgevinst i almindelighed ikke er opnået, ligesom et opslag desværre viser, at den samlede gennemsnitlige rejsetid faktisk er forøget.

Ministercitat:

De svenske myndigheder (Trafikverket) har sat penge af til at anlægge to nye krydsningsstationer på strækningen mellem Malmö og Ystad, så togene kan passere hinanden flere steder på den enkeltsporede strækning end i dag. Det vides p.t. ikke, hvornår Trafikverket har tænkt sig at igangsætte dette arbejde og heller ikke hvor meget køretiden vil kunne forkortes som følge af dette tiltag.

Kommentar:

I december 2012 fik vi oplysning om, at der formentlig ville ske en udvidelse af kapaciteten på Ystad-banen. Vi undersøgte sagen nærmere og skrev i den forbindelse i januar 2013 til en række personer i Skåne, bl.a. hos Trafikverket, Region Skåne og Skånetrafiken. Et af svarene er i denne forbindelse ganske interessant. Det fik vi den 22. januar 2013 fra trafikdirektör Henrik Dagnäs, Skånetrafiken. Han skriver bl.a.:
»Vi arbetar för att det på några års sikt ska byggas två nya mötesspår (vigespor). De möjliggör inte någon större utökning af tågtrafiken, men bör kunna förbättra punktligheten. Det långsiktiga behovet på Ystadbanan är dubbelspår. Det finns dock inte med i några investeringsplaner i nuläget och lår därför dröja mycket länge (minst 15 år).«

Trafikdirektör Henrik Dagnäs mener således ikke, at der ved bygningen af de 2 vigespor kan forventes kortere køretid, men dog større mulighed for bedre overholdelse af køreplanen.

Ministercitat:

Herudover er det vigtig for mig at understrege, at Togfonden kommer alle danskerne til gode. Hvis en rejsende fra Bornholm skal til Århus, vil denne rejsende således også få glæde af timemodellen på strækningen mellem København og Århus.

Kommentar:

Ja – det sker jo, at en bornholmer har et ærinde i Aarhus ...

Undersøgelser blandt bornholmere viser imidlertid, at mellem 97 og 98% af de rejsende fra Bornholm slutter deres rejse i Region Hovedstaden og/eller Region Sjælland.

Timemodellen vil derfor i meget ringe omfang være en fordel for bornholmerne.

Med venlig hilsen

Bornholms Passagerforening

Bjørn Carlsen