

Information til alle medlemmer af Bornholms Passagerforening i forbindelse med det netop indgåede forlig i Folketinget om den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm

Det er nu, vi skal stå sammen

Regeringen og folkettinget har netop vedtaget et nyt forlig om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Det er i sin beskaffenhed og i relation til, at vi nu befinder os i Anno Domini 2014 ringere end de 2 foregående forlig, og slet, slet ikke i nærheden af, hvad Bornholm havde håbet på. Efter et par kludetæppeaftaler, er vi nu blevet præsenteret for en klondikeaftale, som politikerne bør kunne indse, skal ændres.

Danmark står over for de nok største investeringer nogensinde inden for transportområdet. Regningen for investeringerne løber sig i de kommende 10 til 20 år op i mere end 350 mia.kr. (når alene medtages de investeringer, der af trafikforskere gives mindst 75% sandsynlighed for at blive gennemført).

Dette enorme investeringsbeløb kan overhovedet ikke sammenlignes med de 2,8 mia. kr., som det overordnet koster staten at drive den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Regnestykket viser nemlig ikke alle de poster, hvor overskuddet vender tilbage til statskassen. Staten ejer f.eks. halvdelen af Danske Færger. Dette rederi har efterhånden nogle ganske fornuftige resultater på bundlinjen.

Endvidere er det at sammenligne æbler og pærer, hvis investeringspenge og driftspenge blandes sammen. Arbejdsløshedskøen er også lavere, end den ellers ville have været, hvilket også giver statskassen et positivt beløb. Endvidere giver olieregnskabet også staten et ganske pænt overskud ... det kan være de penge ender i TogFonden.dk, der skal sikre, at danskere i andre dele af landet kan komme hurtigere til dronningrigets hovedstad.

Det vil formentlig være temmelig vanskeligt at regne sig frem til, hvor meget af de 2,8 mio.kr., der returneres til statskassen; men der er tale om en relativ stor andel.

En mere ordentlig sammenligning kunne være, at beløbet i stedet ses i relation til, hvad det koster at vedligeholde det danske motorvejsnet (om end stadig et ikke korrekt sammenligningsgrundlag).

Fra nu og indtil næste forlig udløber kan der gå op til 15 år, idet den nuværende aftale forsøges forlænget med 2 år. Der er til enhver tid mulighed for, at regeringen og Folketinget kan tage en aftale/et forlig op til fornyet overvejelse; men sandsynligheden for at få ændret ret meget under vejs er næppe stor på grund af EU's udbudsregler.

Men vi må da være så hjertens glade over nu at have udsigt til at få billetpriserne reduceret med mindst 10%. Men sådan forholder det sig blot ikke i aftaleteksten, idet der står:

at der bliver stillet krav om en reduktion af de gennemsnitlige billetpriser på 10 pct. for udvalgte billettyper.

Når det er de gennemsnitlige priser, der skal sænkes, vil f.eks. den mest benyttede billettype, dvs. »Bil +5«, på foreliggende grundlag fortsat have en alt, alt for høj listepriis. De bornholmske familier, som kun rejser 1-2 gange om året, eller turister, som ikke køber en pakkerejse, får umiddelbart ikke nedsat billetprisen med blot en eneste krone.

Den valgte maksimale kapacitet for gods og passagerer er både en direkte og en relativ nedsættelse i forhold til, hvad der gælder nu. Denne kapacitet skal oven i købet vare i op til 15 år ud i fremtiden.

Bornholm har i de senere år haft held med at arrangere forskellige events (ikke mindst Folkemødet), hvilket i flere tilfælde har betydet udsolgte færger. Rederiet har af egen drift endda haft indsat ekstra kapacitet ud over den maksimalt aftalte.

Det er helt og aldeles uacceptabelt, at der ikke er indlagt en regulering under vejs. Dette skal ydermere ses i lyset af, at der i fremtiden ikke vil være erstatningstonnage til rådighed, som kan indsættes som supplement. Også på dette område er den politiske aftale uansvarlig og fuldstændig uantagelig.

Der er 38 dage om året, hvor Færgen efter den nuværende aftale skal sejle med den maksimale kapacitet. Der vil i disse maksimale kapacitetsdage samt ved forskellige højtider uundgåeligt blive flaskehalse, og ikke mindst gøre det vanskeligt for bornholmerne at rejse. Der er ikke taget hensyn til, at vi fra Bornholm nogle gange skal rejse med det samme (sygdom, død etc.).

Vi ved fra flere undersøgelser, at passagererne gerne vil have de 3 hurtigfærgeafgange fordelt jævnt over dagen. Som det er nu, afgår dagens 3. hurtigfærgeafgang kl. 20:30. Den er lagt så sent af hensyn til fragten. Anvendelsen (både gods og passagerer) af 20:30-afgangen fra Rønne er så lav, at der er tale om det rene miljø-vanvid at sejle på dette tidspunkt. Den nye politiske aftale tager ej heller fat om nældens rod og løser problemet, så passagererne får rådighed over hurtigfærgens 3 afgange. I stedet sender forligspartnerne problemet retur til Bornholm ved at give Kontaktrådet (og rederiet) ret til at flytte 200 afgange om året.

Det reelle problem er, at der kun sejler én godsfærge, og den er af så ringe beskaffenhed, at fragterhvervet på Bornholm kalder den for en »discount-færge«. Den er for lang tid på vandet og er temmelig besværlig at losse og laste.

I tidernes morgen blev IC Bornholm kaldt en gave til Bornholmerne, når de skulle undvære natsejladserne til København. Enten har politikerne på »Christiansborg« glemte det, eller også tager de blot gaven tilbage igen. Det er ikke ordentligt at gøre. Det er heller ikke ordentligt, at man fratager de svage grupper deres gode rejsemulighed.

Vi har på intet tidspunkt set beregninger over, hvordan de 31 mio.kr. fremkommer, ej heller har vi set, hvor meget staten skal anvende af de 31 mio.kr. for at sikre videretransporten fra Ystad til København. Bornholmerbussen kører ikke til flere af de meget sent placerede afgange. Og politikerne må jo gøre sig det helt klart, at Ystad ikke er vores endestation; Ystad er ikke bornholmernes hovedstad. Vi har – ligesom alle øvrige danskere – ret til at blive transporteret til dronningerigets hovedstad. De 31 mio.kr. risikerer at blive »Borte med blæsten«.

Det bør også bemærkes, at nedlæggelsen af IC Bornholm absolut ikke er i overensstemmelse med regeringens egen transport-/miljøpolitik, hvoraf det fremgår, at skinnebåren transport langt er at foretrække frem for transport i bus på landevej.

Bornholmerbussen kører på kommercielle vilkår – og gør som sådan et godt arbejde; men forligspartnerne har glemte, at de absolut ikke bestemmer over Jørgen Andersen. De har også glemte, at Bornholmerbussen – af forskellige grunde – kan stoppe sin kørsel fra den ene dag til den anden.

Det er de svage (kørestole, rollatorer, barnevogne, cykler etc.), der rammes af, at der skal skiftes tog under vejs fra Ystad til København.

Staten har været medfinansierende ved anlæggelsen af cykelveje rundt på Bornholm. Der er ofret ikke mindre end 150 mio.kr. De penge er mere end dårligt givet ud, når turisterne ikke kan få deres cykler med til Bornholm.

Flerstrengt transport er næsten uden undtagelse noget bras i forhold til enstrengt transport. Jo flere gange, der skal skiftes på rejsen, des større er risikoen for forsinkelser under vejs.

Med IC Bornholm køber den rejsende typisk en billet til Hovedstadsområdet ... og ikke kun til København (svarende til, hvad øvrige danskere får). I skrivende stund er der ingen informationer om, hvorvidt dette fortsætter. Men vi vil gøre vores til, at den ordning kan fortsætte.

I den politiske aftale står også, at

Allerede rabatterede billetter til pendlere reduceres ikke yderligere.

Hvad det de facto betyder, står indtil videre hen i det uvisse, men det er et område, som vi vil få belyst nærmere hurtigst muligt.

Det er mere end uholdbart, at vi ikke længere skal have en reservefærge. Hvis man havde fulgt turismens og vores forslag om en 3-skibsløsning, ville vi ikke have manglet reservekapacitet eller kapacitet til Tysklandsruten.

Når hurtigfærgen får nedbrud/sejlforbud, er der kun Hammerodde til at tage over. Selv med 100%'s indsats vil dette skib kun kunne flytte 1.200 passagerer i døgnet.

Det virker som om, at forligspartierne har glemt, at loven foreskriver at:

Trafikministeren sikrer den samfundsbegrundede færgebetjening med passagerer, post og gods til og fra Bornholm.

Når den situation opstår, at der står 9.000 turister på kajen i Rønne, der alle skal hjem, vil Hammerodde være 7,5 dag om at flytte dette antal turister. Det vil tage endnu længere tid, hvis der samtidig skal fragtes gods og biler i fuldt omfang. Og hvordan vil fragterhvervet klare den situation, at alt gods fra den ene time til den anden pludselig havner i Ystad i stedet for i Køge.

Der er lagt op til totalt kaos, når det sker ... For det er ikke et spørgsmål om det sker, men når det sker !

Spørgsmålet er, om loven, der pålægger »Trafikministeren at sikre ...« i så fald vil være overholdt. Som den politiske aftale foreligger, vil der næppe være plads til Tysklandsruten. Det går ikke kun ud over turisterhvervet. Det går ud over alle på Bornholm.

Hvad har den politiske ledelse på Bornholm gjort i tide for at undgå det morads, vi er havnet i? Det mangler vi at få klarlagt.

De venligste hilsner

Bjørn Carlsen

17. december 2014

BORNPASS
Bornholms Passagerforening

- en forening for alle passagerer, pendlere og turister