

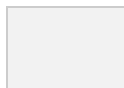
Pressemeddelelse

Rønne, den 27-11-2016, Bornholms Passagerforening, formanden

En lille dråbe er nok til at få bægre til at flyde over. Efter indgåelse af færgeforslaget i december 2014 har IC Bornholm haft træge år. Der er skabt forvirring og mange frustrationer blandt passagerer, som benytter toget eller som kunne overveje toget som deres transportmiddel til og fra Bornholm. Og vi bornholmere ved ikke om vi er købt eller solgt. I forbindelse med offentliggørelsen af den nye køreplan (gældende fra 11. december 2016) fremkom det, at toget nu ikke længere standser i CPH (Københavns) Lufthavn. Ønsker man at komme til lufthavnen, skal man altså først til Hovedbanegården og derefter retur med et Øresundstog; hvilket tager ekstra 41 min. sammenlignet med den hidtidige køreplan. Bornholmerne er ikke blevet hørt og det var som bekendt en af de berømte dråber.

Passagerforeningen håber på og arbejder for, at der kan bevares en togforbindelse mellem færgelejet i Ystad og København uden omstigning, hvilket vil i høj grad tilgodese de svagere passagerer og lejrskolerne; men det er på den lange bane. På den korte bane, håber vi, at det ikke endnu en gang skal være bornholmerne, som kommer i klemme i trafikplanlægningen, og at man vil revurdere, om ikke toget til og fra Bornholm kunne få lov til at standse i lufthavnen de forholdsvis få gange der er tale om i løbet af en dag. Vi har derfor taget kontakt til Passagerpuls, som er passageres talerør og hører under Forbrugerrådet Tænk. Vi har derudover aktiveret vores politiske netværk. Vi følger op på sagen, så snart der er noget nyt.

Læs mere i vedhæftede notat for baggrund og uddybning af sagen.



Notat om IC Bornholm

Bornholms Passagerforening, Ann Hartl, 26-11-2016

Efter indgåelse af færgeforliget i december 2014 (j.nr. 2014-3228) har IC Bornholm haft trange kår. Der er skabt forvirring og mange frustrationer blandt passagerer, som benytter toget eller som kunne overveje toget som deres transportmiddel til og fra Bornholm. Til at begynde med blev det oplyst, at toget vil stoppe med at køre hurtigst muligt (april 2015 blev anført som en mulig slutdato). Senere blev det oplyst, at toget vil fortsætte frem til udgangen af 2017, men denne dato kan ikke genfindes på nuværende tidspunkt. Dette sammenholdt med at der til tider har måttet indsættes togbusser (i godt 2 ½ måned ifm. indførelse af den – midlertidige – grænsekontrol, som nu kører på 11. måned) og der flere gange ikke har kunnet bestilles billetter på DSBs hjemmeside til IC Bornholm, bidrager til, at passagertallet ikke er nær så højt som det kunne være og at mange, som ikke har dybere indsigt, fravælger toget eller endda tror at toget allerede er stoppet. Der er dog ingen tvivl, at handicappede, børnefamilier med barnevogn/klapvogn samt rejsende med cykel, har stort set ingen alternativer såfremt de ikke ønsker at rejse med egen bil og i øvrigt blev toget tilbudt den bornholmske befolkning som 'plaster på såret' ifm. lukning af den direkte færgeforbindelse til København.

Passagerforeningen har alle dage påpeget, at det er udfordrende at skulle rejse igennem et andet land for at komme til ens egen hovedstad, og IC Bornholm kan derfor betragtes som det nærmeste bornholmerne kommer en transit-korridor igennem Sverige (selvom de mange grænsehindre i daglig praksis er af mindre betydning). Således har den førnævnte grænsekontrol betydet, at bornholmerne skal medbringe billedlegitimation i form af enten pas eller kørekort. Det er dog ikke alle bornholmere, som har sådan et, men har måttet investere i det for at kunne rejse igennem Sverige til København; en økonomisk belastning ingen andre i kongeriget bliver pålagt, når de ønsker at rejse til hovedstaden.

Senest har vi så måtte se, at DSB uden forudgående varsel har valgt at sløjfe stop ved CPH Lufthavn, en beslutning, som betyder en forlænget rejsetid på 41-49 min. fra Bornholm, idet man nu kører direkte til Københavns Hovedbanegård fra Svedala i Sverige.

Bornholmerne har brug for, på den korte bane, at toget standser ved alle de stationer, som de er vant til og, på den lange bane, at der kommer en afklaring snarest, hvornår den direkte betjening mellem København H og Ystad ophører – hvis den altså skal ophøre. Som påpeget bl.a. under foretræde for ministeren vil omstigning i Sverige være igen en væsentlig forringelse af transportforholdene for bornholmere og andre passagerer, som benytter IC Bornholm, som især tilgodeser til ovenfor omtalte svage passagergrupper. Efterfølgende en uddybning af de to problemstillinger.

Slutdato

Der er tidligere blevet nævnt forskellige mulige slutdatoer for den direkte togforbindelse mellem København og Ystad. Den seneste slutdato for IC Bornholm, som blev præsenteret for Trafikkontaktrådet på Bornholm er den 31.12.2017. Denne dato figurerer dog ikke i kontrakten

for DSB gældende fra 2015-2024 (underskrevet 16.4.2015). Derimod står der på s. 26 under pkt. 4.1.14:

”4.1.14 Passagererne skal kunne købe en gennemgående billet mellem Rønne og det øvrige Danmark. I tilfælde af ophør af DSB's togbetjening af Ystad forudsættes forpligtelsen opretholdt via udstedelse af gennemgående billetter, der gælder for tog over Øresund i kombination med omstigning til svenske tog mellem Malmo og Ystad.”

Desuden fremgår det af kontraktens s. 49f. under pkt. 9.3. Opsigelse:

”IC Bornholm

9.3.5 DSB's varetagelse af trafikken til Ystad kan til enhver tid opsiges med et års varsel, uanset hvordan DSB opfylder bestemmelserne i den samlede kontrakt jf. afsnit 9.2. Opsigelsen behandles i øvrigt efter reglerne i dette afsnit 9.3.

9.3.6 1 forbindelse med en eventuel opsigelse reguleres kontraktbetalingen med et beløb svarende til tallene i DSB's strækningsøkonomi for 2013.”

IC Bornholm indgår således uden konkret tidsbegrænsning i den kontrakt, som blev underskrevet godt fire måneder efter færgeforslaget, som 'aflivede' forbindelsen. Selvom der er kommet andre tillæg til kontrakten, fremgår en opsigelse ikke af Transportministeriets hjemmeside i skrivende stund. Derimod kunne datoen for oplysningen om den 31.12.2017, nemlig ultimo september 2015, give en indikation, at ministeriet på det tidspunkt har benyttet sig af det foroven beskrevne opsigelsesvarsel på et år. Imod dette taler dog, at denne dato ikke siden blev bekræftet af ministeriet (hverken ved foretræde for ministeren den 8.12.2015, hvor bl.a. IC Bornholm blev drøftet eller i den efterfølgende brevveksling mellem den gruppe, som havde foretræde, og ministeren). – Det må være nemt for ministeren at kaste lys på sagen.

Køreplan før 11.12. og efter for IC Bornholm (eksempler på typiske afgangstider)

	Før 11.12.	Efter 11.12.	Før 11.12.	Efter 11.12.	Før 11.12.	Efter 11.12.
	Tidspunkt					
Rønne havn (færge)	06.30	06.30	16.30		20.30	
Ystad havn	07.50	07.50	17.50		21.50	
Ystad station	08.09	08.09	18.09		22.09	
CPH lufthavn	09.07	09.52*	19.07	19.48*	23.05	23.54*
København H	09.21	09.22	19.21	19.22	23.21	23.22

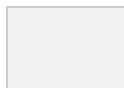
* I hht. Rejseplanen (søgt 26-11-2016 kl. 17.31)

Første Øresundstog efter kl. 09.22 er 09.36 med ank. CPH Lufthavn kl. 09.48.

Første Øresundstog efter kl. 19.22 er kl. 19.36 med ank. CPH Lufthavn kl. 19.48

Første Øresundstog efter kl. 23.22 er kl. 23.36 med ank. CPH Lufthavn kl. 23.48

Kontakt: Formand Ann Hartl, Tlf. 40 68 48 88, mail annhartl@hotmail.com



Selvom der findes andre muligheder for at komme til Københavns lufthavn fra Rønne havn, så må dette anses som en væsentlig forringelse af den nuværende betjening. Kontrakten med DSB inkluderer desværre ikke IC Bornholm i hverken Trafikeringsplan eller Strækingsplan, men nævnes dog ifm. trafiktællingerne og kundetilfredshedsundersøgelser (s. 97, 99 og 117). Og på side 78 står der i Bilag 5 under "Trafikforpligtelse for særlige tog":

"15.1 Bornholm

15.1.1 DSB er forpligtet til at køre mindst 2 afgang dagligt i hver retning mellem København og Ystad, som korresponderer med færgeren Ystad - Rønne svarende til 730 årlige afgang pr kalenderår.

15.1.2 DSB er i 7 sammenhængende uger, hvori hele juli indgår, forpligtet til at indsætte i alt 5 daglige afgang i hver retning svarende til yderligere 147 afgang pr kalenderår. På dage i dette tidsrum, hvor sejlplanen indeholder færre færgeafgang, er DSB dog højst forpligtet til at udføre et hertil svarende antal togafgang.

15.1.3 DSB er herudover forpligtet til at indsætte yderligere 4 2 3 afgang i hver retning på kalenderår, som efter samråd med færgeoperatøren planlægges i tilknytning til de færgeafgang, hvor efterspørgselsbehovet vurderes størst. DSB er dog ikke forpligtet til at planlægge flere daglige afgang end hvad der er muligt med én togstamme. DSB er ikke forpligtet til at gennemføre planlagt togbetjening til og fra aflyste færgeafgang."

Uagtet, om dette er reguleret i kontrakten eller ej, føler vi, at en sådan beslutning burde have været forelagt Trafikkontaktrådet på Bornholm. Mange passagerer fra Bornholm benytter CPH Lufthavn som station for at skifte til metroen, og nogle benytter også gerne toget forud for en flyrejse videre ud i verden eller når man er på vej retur. Toget transporterer desuden passagerer til/fra Svedala og Skurup og disse passagerer har ligeledes en interesse i at benytte CPH Lufthavn. Vi har forstået, at Øresundstogene vælger at køre forbi CPH Lufthavn ifm. forsinkelser, hvilket har skabt en del utilfredshed og frustration blandt passagerene fra Sverige, men at DSB vurderer, at der er for meget pres på strækningen og ved at køre forbi stationen, kan det forhindres at yderligere forsinkelser opstår. Vi har også forstået, at grænsekontrollen til stadighed udfordrer planlægningen omkring betjeningen af CPH Lufthavn, men for bornholmerne er togforbindelsen det nærmeste vi kan komme 'enstrengt' samfundsbegrundet (offentlig) transport til hovedstaden og vi er i forvejen rigelig udfordret på at skulle rejse med billedlegitimation til og fra resten af Danmark, så vi er meget kede af denne yderligere forringelse.