

Beretning

Pendlergruppen under Bornholms Passagerforening

2015-2016

CPH

Inden generalforsamlingen i 2015 var der den 17.3.2015 besøg i Københavns Lufthavn for at høre om de planlagt ændringer ved lukning af Terminal 1 – vært ved mødet var daværende pressechef Søren Hede-gaard Nielsen samt yderligere to medarbejdere fra lufthavnen. Der var tilmeldt ni pendlere foruden under-tegnede, men vi endte med kun at være fire deltagere. Efterfølgende kom Københavns Lufthavn til at fylde meget i kalenderen i løbet af 2015. Mens man på mødet den 17. marts fra lufthavnens side ikke virkede videre interesseret i vores synspunkter, så blev der nogle måneder senere (efter der havde været fremsat voldsom kritik i pressen af lukningen af terminal 1 især af pendlere og politikere fra Nordjylland) taget kon-takt og vi blev inviteret til et møde den 4.5. Da mødet i allerhøjeste grad både vedrørte generelle passager-udfordringer og pendlerinteresser, deltog både jeg og Carl Beck fra Passagerforeningens bestyrelse i mødet, hvor lufthavnen igen var talrigt repræsenteret ved både pressechefen, projektmedarbejdere, lederen af sikkerhedskontrollen m.fl.

Under Magnus Heunickes overraskende besøg på Passagerforeningens bestyrelsesmøde den 7.5. drøftedes af pendlerinteresser især lufthavnens lukning af terminal 1, hvilket resulterede i, at ministeren meddelte, at han ved selvsyn ville se forholdene i lufthavnen i den nærmeste fremtid. Dette møde fandt sted den 13.5. fra kl. 07.30 til 08.30 i Københavns lufthavn. Lufthavnen inviterede pendlerrepræsentanterne med til mø-det og jeg deltog, sammen med formanden for Pendlerforeningen SK-AAL fra Aalborg. Under mødet præ-senterede bl.a. den administrerende direktør og kommunikationsdirektøren tankerne bag lukningen af terminal 1 og bedyrede, at man havde undersøgt mulighederne, bl.a. ved at inddrage de øvrige lufthavne i Danmark for at høre til deres behov. I forbindelse med denne undersøgelse, blev der helt klart udtrykt et ønske om at komme tættere på udenrigsflyforbindelserne og lette omstigningen i Københavns lufthavn for de indenrigspassagerer som skulle rejse videre ud i verden. Direktøren med ansvar for sikkerhedskontrollen viste tal for ventetid og oplyste, at man skam levede op til aftalerne med flyselskaberne om den gennem-snitlige maksimale ventetid – som i øvrigt var uændret i forhold til før lukningen af terminal 1; dvs. at de samme ventetider var gældende for sikkerhedskontrollen i terminal 1, som de er i dag i den centrale sikker-hedskontrol. Forskellen var bare, at man i terminal 1 sjældent ramte loftet for ventetiden, mens man gør det ofte i den centrale kontrol. Samme dag introduceredes et nyt tiltag i form af et pendlerspor. Rent fak-tisk blev det til to pendlerspor hhv. spor 9 og 10 (i midten af sikkerhedskontrollen). Erfaringerne med pend-lersporet har været blandede, bl.a. fordi mange pendlere oplevede at man a) først kunne komme hen til pendlersporet, når man havde stået i den lange kø i mange minutter, b) at man kunne risikere at pendler-sporet var fyldt med andre passagerer, som ikke var pendlere og c) at det var efter personalets for-godtbe-findende, at man kunne komme hen i sporet og flere har måttet høre på mere eller mindre spydige be-mærkninger fra personalet i den forbindelse. Det skal dog bemærkes, at personalet også kan være flinke og imødekommende.

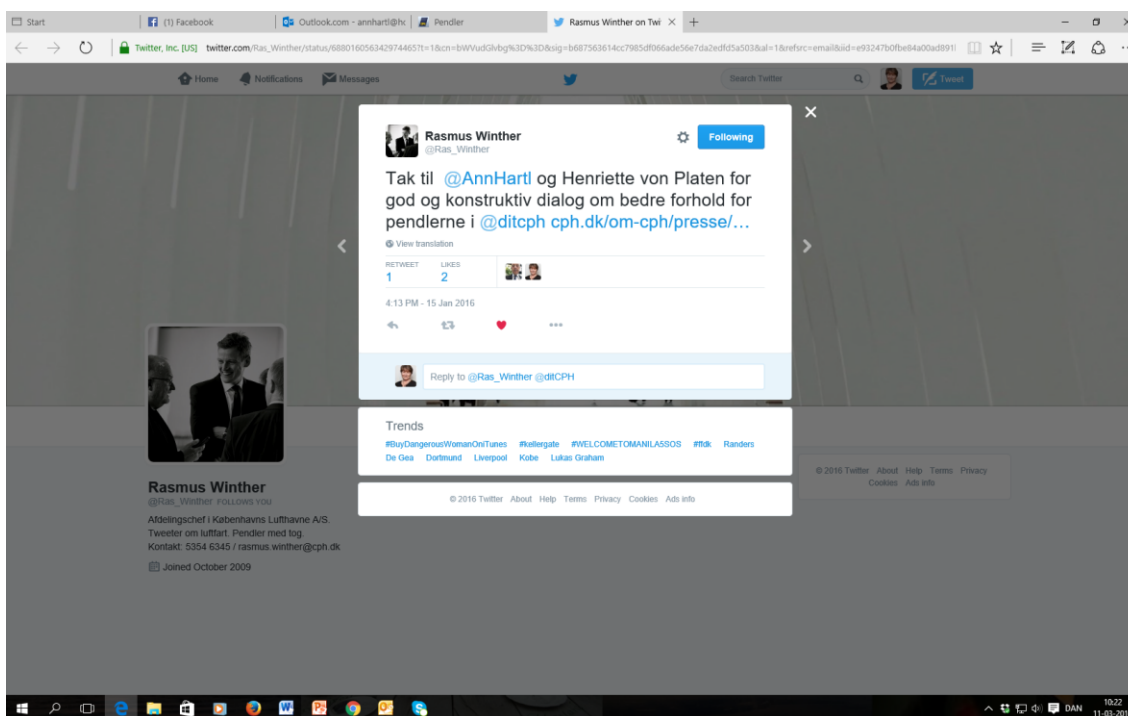
Efter sommeren skiftede lufthavnen ud i staben og pendlerne fik tilknyttet en person, som skulle tage sig specifikt af pendlerforeningerne. I den forbindelse blev foreningerne inviteret til et dialogmøde om indenrigstrafikken den 12.8. Til mødet var jeg den eneste pendlerrepræsentant og fik i den forbindelse drøftet forskellige problemstillinger med lufthavnen. I mødet deltog bl.a. kommunikationsdirektøren for lufthavnen. Henrik Peter Jørgensen deltog i øvrigt også i vores i øjenhøjdemøde med DAT den 14.9., men her kom der flest spørgsmål fra almindelige passagerer og der var mindre fokus på pendlerinteresserne.

Den 17.11. blev pendlerforeningerne endnu en gang inviteret til møde, og denne gang deltog udover undertegnede også to repræsentanter fra Aalborg. Mødet var meget en gentagelse af, hvad vi tidligere havde drøftet, men der var lovning på, at der nu vil komme til at ske nogle ting, som vil gavne pendlerne. I øvrigt fik vi tilsagn om, at vi fremadrettet vil blive inddraget i ændringer på et tidligere tidspunkt, samt at man ville benytte et pendlerforum (bestående af pendlerforeningerne) til at høre om mulige forbedringer for indenrigspassagererne. Bl.a. så påpegede alle pendlerrepræsentanterne, at med lufthavnens vækstplaner fra 25 mio. til 40 mio. passagerer, så bliver man nødt til at tænke gangruter og adgangsveje anderledes. Ventetiden i security var fortsat i fokus, og vi evaluerede pendlersporet, som var blevet etableret efter ministerens besøg i maj.

Den 1.12. deltog jeg (i øvrigt sammen med pendlerformanden fra Aalborg) i lufthavnens arrangement ved modtagelsen af den første Airbus A380 i ruteflyvning til København. I forbindelse med arrangementet fik vi aftalt, at Pendlergruppen meget gerne vil samarbejde med pendlerne fra Aalborg om det arbejde, som man har i gangsat med skatteministeren omkring flypendlingen.

Den 15.1.2016 lancerede CPH pendlerpakken. Der kan findes information om pakken her:

<https://www.cph.dk/globalassets/for-rejsende/pendler/cphs-pendlerpakke.pdf> - Det omtalte pendlerkort kan fås igennem Passagerforening. Der skal udfyldes et spørgeskema, som kan modtages ved henvendelse pr. mail til mig på annhartl@hotmail.com.



Den helt store udfordring med CPH har bestemt været ventetiderne i sikkerhedskontrollen – især den usikkerhedsfaktor dette rummer for pendlerne, som lige pludselig bliver nødt til at indregne ekstra tid i deres rejse til og fra arbejde. Ventetiderne er meget forbedret her i begyndelsen af 2016, bl.a. fordi der er kommet mere bemanning og fordi informationen om ventetiderne nu rent faktisk holder. Vi har igennem forløbet dog tilligemed rejst følgende problematikker over for lufthavnen samt DAT:

1. Ventetider på bagage og korrekte oplysninger herom. (CPH/DAT)
2. Check-in ventetider/kø ifm. bagdrop hos SAS – det er der kommet styr på. (DAT)
3. Tidligere information om gates i CPH. (DAT/CPH)
4. Trapperne ved de gates, som primært benyttes til/fra Bornholm (A7, 9 og 11) – disse er i januar/februar blevet forsynet med skridsikkert tape, som gør færdsel trapperne mere sikkert. (CPH)
5. Gangafstande/gangarealer i lufthavnen og trængsel i shopping-området. (CPH)
6. Behov for bedre information om og kommunikation med Falck, herunder viden om mulighed for assistance; som er væsentligt forbedret – fx oplever vi ikke længere, at Falck står med 3 passagerer i rullestol ved udgang A11 for så at finde ud af i sidste øjeblik, at de ikke kan komme ned til flyet fra udgangen, men bliver nødt til at gå de ca. 200 m tilbage til gate A2, hvor der findes en elevator. (CPH)
7. Omstigning mellem andre flyselskaber end DAT og SAS/Finnair (som DAT har samarbejde med). (CPH og DAT)
8. Udgang via toldkontrollen – her oplyser CPH, at medarbejderne er instrueret i, at man mod forevisning af boardingkort fra indenrigsdestinationer samme dag, ikke skal kontrolleres. (CPH)

Øvrige aktiviteter

April 2015 – Metals formand tog kontakt til foreningen og bad om Pendlergruppens medvirken til et informationsmøde i forbindelse med at Marel annoncerede at de vil lukke på Bornholm og flytte aktiviteter til nord for Århus. Medarbejderne havde modtaget tilbud om at kunne følge med, og Metal mente, at vi kunne bidrage med at berette om mulighederne og udfordringerne ved at pendle. Dette gjorde vi gerne og Steen Clausen, Preben Holm og undertegnede afholdt derfor et forberedende møde. Det planlagte møde med Metal blev dog efterfølgende ikke til noget, idet det viste sig, at kun ganske få medarbejdere i det hele taget var interesserede i at følge med til Jylland. Efterfølgende blev jeg dog inviteret til at holde et oplæg for og deltage i en diskussion med bestyrelsen for LO Bornholm, som havde sat pendling på dagsordenen til et tema-bestyrelsesmøde.

4.5.2015 – Deltagelse i Passagerpulsens åbningskonference på Christiansborg. Passagerpulsens er Forbrugerrådets Tænk! organ, som samler pendler- og passagerinteresserne i Danmark. Passagerpulsens har dog i begyndelsen primært fokus på tog- og bustransport, og kigger hverken på færger eller fly. Pendlergruppen har været repræsenteret ved flere møder op til oprettelsen af Passagerpulsens og efterfølgende. Ann Hartl er tilmeldt både Passagerpulsens forum og agerer som såkaldt agent, hvilket indebærer, at man laver dataindsamling og indberetninger til Passagerpulsens sekretariat. Passagerpulsens har mange spændende analyser, som kan findes på deres hjemmeside, og som i hvert fald har interesse for de passagerer og især pendlere i Bornholms Passagerforening, som benytter bus og tog i forbindelse med deres pendling. – Se evt. på <http://passagerpulsens.taenk.dk/>

29.5.2015 – Deltaget i "Øjenhøjde-møde med Færgen" og rejst spørgsmål om udskiftning af bizz ifm. Færgens nye aftale med Brobizz.

Pendleraktiviteter ifm. tilflytningsindsats – I slutningen af maj/begyndelsen af juni tog Morten Holten, Bornholms Brand, kontakt til mig, for at høre, om jeg kunne være behjælpelig med planlægning og evt. gennemførelse af nogle fokusgrupper, som skulle fokusere på tilflytning og de udfordringer/muligheder der ligger i pendlingen til og fra Bornholm. Vi holdt et møde den 8.6., men fokusgrupperne blev ikke til noget og den planlagte indsats fra Bornholms Brand side er sidenhen blevet lagt over i andre hænder.

Folkemødet – Jeg deltog i folkemødets første tre dage, både som repræsentant for foreningens bestyrelse og som pendlerrepræsentant. Bl.a. deltog som tilhører i mange forskellige arrangementer og debatter, herunder DI Bornholms årlige optaktsmøde, møde med Norwegian, Københavns Lufthavne, Ystad havn, Færgen og mere om luftfart i Danmark.

17.6.2015 – deltagelse i årets eneste brugerrådsmøde i Bornholmerflyet/DAT. Mødet var en ganske kort gennemgang af tiltag og trafikprogrammer for RNN (både for CPH og BLL). Info om at man nu kan benytte CPH Express gennemgang til security med full-flex billetter; men at der dog er udfordringer ifm. check-in, således at der fremstår korrekt bookingklasse på boardingkortet. Ny formand for brugerrådet blev Niels Georg Reichstein Larsen, som afløser Kurt Espersen.

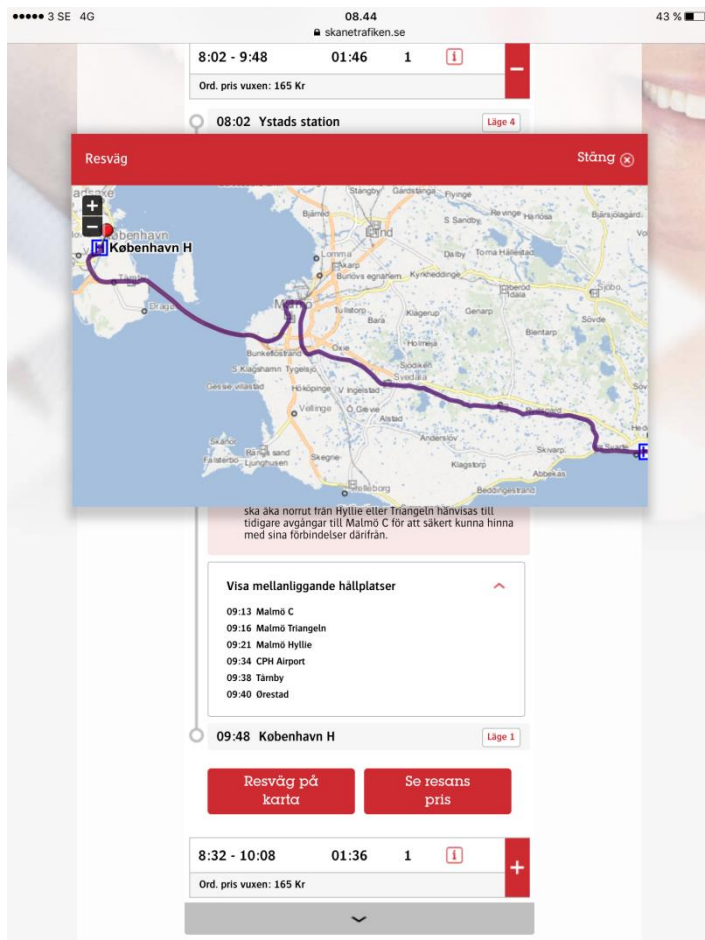
30.9.2015 – DJØF opretter en gruppe på Facebook "Netværk for statsansatte", som skal støtte udflytningsprocessen af statslige arbejdspladser. Jeg stiller mig til rådighed for gruppen ifm. pendler- og/eller tilflytningsspørgsmål for de medarbejdere i Rådet for Social Udsatte, som skal flyttes til Bornholm. Og er efterfølgende i mailkorrespondance med sekretariatschefen og oplyser ham om pendler-mulighederne og omkostningerne forbundet med pendling til/fra Bornholm.

13.10.2015 – TV2 Nord har et indslag om rasende flypendlere, udløst af, at en pendler netop havde modtaget afgørelse i en skattesag, vedr. fradrag ifm. pendling mellem Aalborg og hovedstaden. Skat havde (med tilbagevirkende kraft) ændret i håndtering af skattefradrag for flypendlere på en sådan måde, at man, når man pendler med fly ikke længere måtte trække kilometer over land fra, men at man alene måtte trække flybillettens pris fra. Sidstnævnte var noget, som de bornholmske pendlere havde opnået som mulighed, fordi man som bornholmsk flypendler tidligere var stillet ringere, fordi man kun måtte trække billetprisen på en færgebillet fra, selvom udgiften til flybilletten var væsentlig højere. Det lille ord 'kan' var blevet til 'skal' og det var det pendleren i Nordjylland var kommet i klemme på. Flypendlerne i Nordjylland har taget kontakt til skatteministeren, for at få et mere retfærdigt fradragssystem; noget som vi på Bornholm kun kan bakke op omkring.



Den 8.12. deltog jeg som næstformand og pendler-leder i mødet med transportminister Hans Christian Schmidt på Christiansborg samt i mødet med transportordførerne fra hhv. enhedslisten og SF. Her blev følgende punkter af interesse for pendlerne rejst:

1. Pendlerdefinitionen ifm. færgekontrakten og pendlerpriser, som i dag alene udgøres af Bornholmerkort- og Bornholmerbizz-ordningerne, som ikke kan betegnes som egentlige pendlerordninger.
2. ICBornholm, herunder forslag om ændret linjeføring/aftale med Pågatågen; ministeriet har hidtil argumenteret for, at man kan skifte på Triangeln til Øresundstoget, hvilket vil forlænge rejsetiden uvæsentligt, men faktum er, at Pågatågens tog ikke standser på Triangeln når man kommer fra Ystad, man skal derimod via Malmö C og skifte der. Dette betyder, at rejsetiden vil blive på ca. 1 time og 45 minutter – sammenlignet med den nuværende ankomsttid til København H (når toget vel at mærke kører), vil det tage 28 minutter længere, såfremt man kan nå forbindelsen fra Ystad station kl. 08.02. En ankomsttid på København H tæt på kl. 10 gør toget igen forholdsvis uegnet til pendling.



Med ordførerne drøftedes udgifter til pendling og uretfærdigheden i skattesystemet.

Den 10.2. deltog jeg i Transportministeriets og DSBs pendlermøde, som blev afholdt på Jernbanemuseet i Odense. Det var ministeriet, som havde inviteret alle pendlerforeninger i Danmark. På mødet blev vi præsenteret for aktuelle udfordringer og bedt om input til fremtidige køreplaner. Jeg rejste problematikken med et manglede ICBornholm, hvor indsættelse af togbusser gør, at man for tiden dårligt kan benytte DSB som pendler. Desuden drøftede vi de udfordringer paskontrollen på Københavns Lufthavns station medfører for pendlerne, idet den ændrede køreplan (20 min. drift fra København H til lufthavnen samt forlænget rejsetid fra 13 min. hidtil til 17-20 min.) har betydet for flypendlerne, især, når man skal bruge tilslutning til Øresundstog for at komme til/fra arbejdspladsen, at rejsetiden for nogles vedkommende forlænget med op til 20-30 min.

Ann Hartl, leder af Pendlergruppen



Rønne, den 11. marts 2016