

## *Medlemsorientering 2015*

2015 har været et temmelig anderledes år for Bornholms Passagerforening. Vi har været i en venteposition på flere forskellige måder og områder. Vi har oplevet at »den bornholmske Holger Danske« vågnede og brummede så kraftigt, at det rystede i murene på Christiansborg. Bornholmerne ville ikke være uden en reservefærge.

Vi har oplevet, at politiske hensigter og løfter, for os at se, er blevet tilsidesat af embedsmænd. Vi har oplevet, at gode råd fra ministerens eget bornholmske råd – Kontaktrådet – er blevet behandlet på en absolut utiltalende måde af embedsmændene i udbudsteksten. Om det er af praktiske hensyn, er vanskeligt at afgøre.

Vi har oplevet, at de politiske partier var enige om, at de danske øer (med erhverv) skulle have »økonomisk trafikalt ligestilling« ... og gav klart udtryk for, at pengene var bundet i halen på princippet; men da pengene skulle findes i kassen, havde der været et folketingsvalg i mellemtiden, og både princippet, pengene og »halen« var pist forsvundet. Nogle folketingsmedlemmer serverede »maden for hunden«; men skålen var tom, fordi »hunden blev fodret med sin egen hale«.

Udbudsteksten for den kommende samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm fra 2018 til 2028 (evt. med forlængelse til 2030) indeholder nu uhensigtsmæssigheder på adskillige områder, som er til gene for bornholmerne og det bornholmske samfund. På visse områder er kapaciteten direkte nedsat i forhold til den nuværende kontrakt. Der er heller ikke indlagt muligheden for faktisk vækst i udbudsteksten.

IC Bornholm fortsætter i hvert fald et par år ud i fremtiden. Vi har absolut ikke opgivet at arbejde for en enstrengt togforbindelse direkte mellem Ystad og København. Løsningen med at tage Pågatoget og Øresundstoget er slet ikke så simpel og let, som politikerne og embedsmændene i første omgang forestillede sig.

Internt i Bornholms Passagerforening er vi i en brydningstid. Bestyrelsen har fået flere nye medlemmer, og ved generalforsamlingen 11. marts 2016 træder formanden, Bjørn Carlsen, tilbage på grund af en fremskreden Parkinson. Han har arbejdet med de bornholmske trafikale forhold i over 17 år. Den store udskiftning i bestyrelsen vil uden tvivl kunne mærkes hos medlemmerne og i de politiske kredse etc., men Bjørn Carlsen er helt overbevist om, at bestyrelsen (som den forventes sammensat 11. marts 2016) vil forny foreningens arbejde sammen med et skyldigt hensyn til de grundprincipper og traditioner, som foreningen har hvilet på i over 30 år.

I årene 2013 og 2014 deltog vi i udarbejdelsen af en omfattende rapport til folketingets medlemmer. Rapporten udkom officielt i juni 2014 og hedder »Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm«. Den kan læses på <http://www.trm.dk/da/publikationer/2014/rapport-for-den-fremtidige-faergetjening-af-bornholm>

Vi véd, at vi gjorde et kæmpestort arbejde for at rapporten skulle fremstå troværdig og brugbar. Men desværre er det kun ganske få medlemmer af Folketinget, som har brugt rapporten efter den hensigt, der lå bag udarbejdelsen af rapporten. Havde ministeriet anvendt rapporten, ville meget have set langt mere positivt ud for Bornholm.

Den lokale politiske sammensætning ændrede sig partimæssigt ikke i 2015. Heller ikke projektet »Bright Green Island«, som bl.a. betyder, at Bornholms energiforbrug i 2025 ikke længere erhverves via fossile brændstoffer. Dog er det største »enkelt« forbrug, nemlig hurtigfærgernes forbrug af fossile brændstoffer, skrevet ud af hensigtserklæringen. Da færgedriften anvender over 70% af det samlede forbrug af fossile brændstoffer, virker det ikke som en tillidsvækkende hensigtserklæring at arbejde for.

Kommunalbestyrelsesmedlem Bente Johansen forsøgte, at få kommunalbestyrelsen til at rette henvendelse til Christiansborg med ønsket om, at færgerne fra 2018 skulle være betydeligt mindre miljøbelastende. Herunder foreslog Bente Johansen, at det rederi, der vinder kontrakten fra 2018 til 2028 (2030) skal anvende flydende gas – LNG, som belaster miljøet i betydelig lavere grad end (øvrige) fossile brændstoffer. Hun blev imidlertid mødt med nogle postulater fra administrativ side (i kommunen) om, at LNG-færger er dyrere i anskaffelse og drift. Se vores kommentarer på følgende link: <http://www.bornpass.dk/?p=3418>

Året 2015 bød også på et Folketingsvalg. Vi har gennem et par år haft et godt, operationelt og nyttigt samarbejde med Lea Wermelin. Det samarbejde er fortsat efter, at Lea Wermelin den 18. juni 2015 blev valgt til Folketinget for Socialdemokraterne.

Vores mangeårige, gode samarbejde med Peter Juel Jensen fra Venstre fortsætter efter valget. Valget var på mange måder præget af den landspolitiske tendens. Vi må konstatere endnu en gang, at det er en uvurderlig fordel, at vi som forening er uden politisk farve.

Vi holdt 2 offentlige møder forud for valget. Det ene blev holdt på Biblioteket i Rønne, og det andet på Hotel Balka Strand. Mødet i Rønne var velbesøgt, mens vi kunne have ønsket os, at mødet på Hotel Balka Strand havde været bedre besøgt.

Vi har året igennem holdt flere andre møder på Biblioteket i Rønne. Vores årlige »i øjenhøjde«-møder med transportleverandørerne har været en succes.

Generalforsamlingen i 2015 blev, som Bornholms Tidende skrev »Et tilløbsstykke«. Vores taler var Anders Samuelsen. Antallet af deltagere var over 200, og da der kun må være 150 personer i den store sal, har vi flyttet generalforsamlingen den 11. marts 2016 til Nyvest Hallen i Nylars.

Vi får besøg af forhenværende transportminister Magnus Heunicke. Der er rigtig god plads i Nyvest Hallen.

Magnus Johannes Heunicke er født 28. januar 1975 i Næstved. Han er søn af tidligere borgmester Henning Jensen og specialklasselærer Inger Heunicke. Magnus Heunicke er gift med Nina Groes og far til Ella Heunicke Groes. Han er uddannet journalist og var frem til 2005 ansat i DR. Samme år blev han valgt til Folketinget (i Næstved-kredsen). I årene 2005 og 2007 var han Socialdemokraternes it- og teleordfører, og fra 2007 til 2011 partiets transportpolitiske ordfører. I årene 2011 til 2014 var han sit partis politiske ordfører indtil han den 3. februar 2014 blev transportminister – et embede han bestred til regeringsskiftet 28. juni 2015. Det er netop som transportminister, at bornholmerne kender Magnus Heunicke.

Den 11. december 2014 indgik de politiske partier på Christiansborg (minus Enhedslisten og Liberal Alliance) et politisk forlig om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm frem til 2028 (med ret til forlængelse til 2030). Forliget var det mest »skræbende«, man kan forestille sig.

Bl.a. skulle vi ikke længere have en erstatningsfærgе, ligesom vores togrute (IC Bornholm) ifølge den politiske forligstekst skal nedlægges. Vi var straks klar over, at der måtte gøres noget; men vi var også klar over, at vi ikke skulle gå enegang. Vi fik i de kommende dage overblik over, hvem vi skulle samarbejde med og hvordan, selv om det spændte temmelig vidt og bredt (fra turismen til handicapforeningerne, lokalpolitikere – og ikke mindst »græsrødderne«). Situationen mindede en hel del om dengang (2002/2003), hvor Christiansborg tog natfærgen fra bornholmerne. Græsrodderne – som helt uformelt »ledes« af Hanne Nimskov – satte straks en underskriftsindsamling i gang, som vi kun kunne bakke fuldstændig op om, og vi lagde derfor et stort arbejde i at få så mange til at skrive under som overhovedet muligt. Og ja – det gjorde ca. 27.000.

Den 25. februar 2015 blev de mange underskrifter afleveret til Magnus Heunicke. Ministeriets medarbejdere havde planlagt, at transportministeren alene skulle komme ned ad trappen, hilse på og modtage underskrifterne. Vi var alt i alt mødt tæt på 50 personer op og Rute 700 kørte turen som en gratis prøvetur for alle fra Bornholm. Det var en god oplevelse at se, at mange kommunalbestyrelsesmedlemmer bakkede op om underskriftsindsamlingen og deltog ved afleveringen. Det værdsattes. Ministeren tog imod underskrifterne, men fandt det så for uvenligt alene at byde alle os, der var kommet helt fra Bornholm, en trappeseance. Vi blev inviteret op på ministerens kontor, fik serveret en kop kaffe og en værdifuld samtale med ministeren. Der er ingen tvivl overhovedet om, at fremmødet og antallet af underskrifter påvirkede ministeren. Ministeren nævnte under det helt uformelle møde også, at reaktionen fra Bornholm i øvrigt i form af debatindlæg i Tidende, Facebook-bemærkninger, e-mails oma. havde påvirket ham ganske betydeligt. Resultatet kender vi for så vidt angår reservefærgen. Det er vi naturligvis glade for, men ...

IC Bornholm – som ifølge den politiske aftale af 11. december 2014 skal nedlægges – er et andet område, vi har arbejdet ihærdigt på at få ændret. Der skal etableres en mulighed for at tage toget mellem Ystad og København. Vi arbejder for og håber på, at den nuværende transportminister får øjnene op for, at en løsning med Pågatoget/Øresundstoget, hvor der skal ske omstigning i Trianglen lige uden for Malmø, er en klondyke løsning, som kan ende med at blive en lige så dyr løsning, som IC Bornholm er. Enstrengt transport er stort set altid at foretrække.

Partierne på Christiansborg har i det seneste år nærmest stået i kø for at fortælle bornholmerne og indbyggerne på de øvrige danske (producerende) øer, at de går ind for økonomisk trafik al ligestilling. Finansloven for 2016 omfatter hensigten med den økonomiske trafikale ligestilling. Det er guld værd, at vi ad den vej har fået anerkendt princippet. Politikerne finder derfor nok også de penge, der skal til, evt. via en implementering over en 3-4-årig periode.

Men trafik al ligestilling er altomfattende ... og ikke kun billigere billetter. Tonnagen skal f.eks. være lige så tidssvarende som togene er i den øvrige del af Danmark. Passagererne skal kunne bruge Wi-Fi og antallet af afgang skal være tilstrækkeligt oma.

Transportministeriet har offentliggjort teksten på udbuddet, der skal føre med sig, at vi fortsat vil have samfundsbegrundet færgеbetjening af Bornholm efter 1. september 2018.

Men det er mere end vanskeligt at forestille sig, at trafik al ligestilling skulle kunne inkorporeres i den udbudstekst, der nu foreligger.

Efter vores opfattelse bør staten eje tonnagen, mens driften kan udliciteres. Det vil give en langt mere kontinuerlig og rolig udvikling/fornyelse af tonnagen.

Vi har foreslået, at der oprettes en »tonnagefond« efter samme principper som den »togfond«, der er etableret.

Netop i denne tid arbejder vi med den udbudstekst, som Transportministeriet har udsendt. Vi – og flere andre interessegrupper – advarede (inden udbudsteksten blev skrevet) f.eks. om, at der skal være bedre plads på bildækket i den kommende kontrakt. Ligeledes advarede vi imod den præcedens, Færgen har skabt, med at sejle straks efter sidste log-in, dvs. op til 10 minutter før afgangstiden i sejlplanen, fordi teksten i den nuværende kontrakt ikke direkte forbyder det.

Det var noget af en overraskelse, at embedsmændene i stedet for at fjerne disse 2 meget besynderlige udfoldelser, gør dem de facto »lovlige«. Undersøgelser viser, at bornholmerne opfatter begge dele som temmelig problematiske.

Ret tidligt i forløbet med forarbejdet til udbudsteksten kom vi med et konkret udspil til en 3-skibsløsning, som bl.a. blev bakket op af turismen. Det siger sig selv, at en 3-skibsløsning i det lange løb vil være billigere end den 4-skibsløsning, som vi er endt med at skulle have frem til 2030. 3-skibsløsningen ville også være betydelig mere miljørigtig end 4-skibsløsningen, idet katamaraner typisk ikke kan anvende LNG-brændstof (medmindre det er en nybygning). Leonora C. og Villum C. kan ikke ombygges til LNG.

Kommunalbestyrelsen har hverken ved fremsendelsen af materiale til ministeriet om, hvad Bornholm ønsker eller ved en senere debat om LNG fået korrekte oplysninger. Det er absolut kritisabelt.

Ledelsen af Københavns Lufthavn, Kastrup, har nedlagt terminal 1. Det har skabt problemer for de rejsende til og fra Bornholm (og nogle ganske få og små forbedringer). Vi arbejder videre med at få gennemført ændringer, der vil afbøde problemerne.

Vi kan absolut ikke klage over det samarbejde, som vi året igennem har haft med Færgen og DAT. Det er ikke alt, vi er enige om, men en bedre samarbejdsform, end den vi har begge steder, kan vi ikke ønske os.

7. maj 2015 var bestyrelsen samlet til møde hos næstformanden i Store Søstræde i Rønne. Midt i mødet fik vi besøg af transportminister Magnus Heunicke (sammen med sine embedsmænd) og folketingskandidat Lea Wermelin. Vi fik en god samtale med ministeren i næsten ½ time.

14. juli 2015 fik vi igen besøg af transportministeren – denne gang hjemme hos formanden i Bodilsker. Der havde i mellemtiden været folketingsvalg og ministeren var nu Hans Christian Schmidt - og Lea Wermelin var valgt som medlem af Folketinget.

Mødet i juli blev fulgt op af et møde hos ministeren den 8. december 2015, hvor vi bl.a. brugte en del tid på IC Bornholm og den manglende plads på bildækket på Leonora Christina.

Vi har året igennem haft en hel del samarbejde med »græsgrødderne« og flere organisationer, som vi har et fællesskab med i kampen om bedre og billigere transport til, fra og på Bornholm.

Transithindringerne i Skåne er blevet temmelig synlige i løbet af 2015, og ved indgangen til 2016 ved vi ikke nøjagtigt, hvordan den svenske grænsekontrol får indvirkning på vores rejser til og fra Bornholm; men rejsetiden bliver i hvert fald længere.

Og det er i hvert fald ikke det, som pendlerne har brug for – hverken i Københavns Lufthavn eller ved at rejse gennem Skåne. For pendlerne er det stadig det fradragsmæssige problem, der overskygger alt. Skat har i 2015 indført samme skatteregler for pendlere fra Aalborg, som er gældende for pendlere fra Bornholm. Det har fået den nye skatteminister til at give udtryk for, at der er behov for ændringer. Det arbejder vi videre med.

Antallet af medlemmer har aldrig været højere. Økonomisk set har vi været i stand til at give en hel del gratis medlemskaber i 2 år. Det har været et led i vores fejring af 30-års jubilæet. Det er ingen hemmelighed, at det tager en del tid at vedligeholde en medlemsbestand. Vi har haft stor og god hjælp af vores ambassadører ... ikke mindst til at vedligeholde medlemsbestanden. En særlig tak for det samarbejde.

De enkelte emner vil blive mere udførligt omtalt i bestyrelsens skriftlige beretning til generalforsamlingen.

Vi vil slutte denne medlemsorientering med at sige tak til alle, som vi har samarbejdet med i 2015. Det er rigtig mange, som vi ikke har plads til at nævne ved navn etc. Nævnes bør dog samarbejdet med de 2 folketingsmedlemmer og pressen. Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde.

Til vores mange medlemmer siger vi tak for 2015 ... og glæder os til at mødes ved generalforsamlingen den 11. marts 2016, kl. 19, i Nyvest Hallen i Nylars.

## *Bestyrelsen, december 2015*

