

# *Bestyrelsens skriftlige beretning ved generalforsamlingen 20. marts 2015*

I § 1 i vores Grundlov står følgende:

***Denne grundlov gælder for alle dele af Danmarks Rige.***

I § 71, stk. 1, står:

***Den personlige frihed er ukrænkelig. Ingen dansk borger kan på grund af sin politiske eller religiøse overbevisning eller sin afstamning underkastes nogen form for frihedsberøvelse.***

Vi véd ganske udmærket, at den frihedsberøvelse, som det politiske forlig om den samfundsbegrundede færgebetjening skaffede Bornholm på halsen den 11. december 2014 (ved bl.a. at fratage os reservefærgen), ikke kan sammenlignes med Grundlovens omtale af frihedsberøvelse. Men man kommer Dr. Dampe i hu, når vi de facto kan blive spærret inde på Bornholm i flere dage, blot fordi »Christiansborg« indgår et færgeforlig, som politikerne ikke har gennemtænkt og ganske enkelt ikke kan være bekendt over for en del af dronningeriget.

Det er som om, at politikerne ikke har læst Grundlovens § 1 ... *Denne grundlov gælder for alle dele af Danmarks rige.*

11. september og 11. december er 2 datoer, som er naglet fast i historien. Den 11. september 2001 ændrede på verdenshistorien, på erklæring af krig og mange andre forhold.

Den 11. december 2014 ændrede på Danmarkshistorien. »Christiansborg« – med transportminister Magnus Heunicke i spidsen – vedtog et politisk forlig om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Et forlig, som vi ikke tøver det fjerneste med at betegne som et bornholmer-fjendsk forlig. Ja – et forlig, som i sin grundsubstans forekommer at være i konflikt med Grundlovens § 1, ***Denne grundlov gælder for alle dele af Danmarks Rige.***

Dette skal ses i relation til de trafikinvesteringer, der finder sted i disse år øvrige steder i »Danmarks Rige«. Indtil den seneste investering i nye tog og i elektrificering af flere strækninger i Danmark, var der tale om investeringer i en størrelsesorden omkring 350 mia.kr. Men den 10. marts 2015 indgik regeringen – sammen med SF og Enhedslisten – en ny kontrakt med DSB, der betyder endnu flere strækninger kan benyttes af EL-tog, ligesom der sker et stort indkøb af elektriske tog. Aftalen koster det offentlige regnskab omkring 45 mia.kr. Det i forvejen store beløb, som staten skal skaffe finansiering for over de kommende 10-15 år forøges hermed til i alt at udgøre ca. 400 mia.kr. Sådanne investeringer – som i øvrigt altid bør holdes adskilt fra driften – bør aldrig nogensinde beregnes i forhold til antallet af borgere, som investeringerne arealmæssigt direkte vedrører. Tænk – hvis metrobyggeriet i København alene blev målt på de borgere, der bor i det område, som metroen kører igennem.

Det er ugenomtænkt, når nogle politikere kan give udtryk for, at Bornholm skal have investeringer og drift betalt for den samfundsbegrundede færgebetjening svarende til antallet af borgere på Bornholm. Sådanne tilskud skal naturligvis beregnes på graden af udnyttelse og afhængighed samt nødvendigheden for samfundet og ikke mindst indvirkningen på »husholdningsregnskabet« for den pågældende ø eller det pågældende landområde.

For Bornholms vedkommende er alle dele ekstremt afgørende for ø-samfundets overlevelse.

Det er desværre nærmest umuligt at få politikerne på »Christiansborg« til at forstå, at alle investerede midler i færgetransporten til og fra Bornholm kommer flere fold igen.

I foråret 2012 nedsatte transportminister Henrik Dam Kristensen et udvalg – på Bornholm typisk kaldet 5-mandsudvalget – bestående af repræsentanter for Transportministeriet/Trafikstyrelsen og 5 bornholmske repræsentanter (borgmesteren, viceborgmesteren, en repræsentant for hhv. DI/Godserhvervet, turismen og passagerer/pendlere). Udvalgets opgave var at udforme en rapport til folketingets medlemmer, der skulle se på den nuværende færgebetjening af øen og mulighederne for den fremtidige færgebetjening. Bornholms Passagerforening skulle varetage pladsen for passagerer/pendlere ... og i de næsten 2 år, hvor arbejdet stod på, lagde Passagerforeningens formand en meget stor og omfattende indsats i udvalget. Og der skal lyde en stor tak til de andre i udvalget, ikke mindst turismen, for samarbejdet. Men, men ... hvor er det dog deprimerende efter det store arbejde, at rapporten, der udkom 6. juni 2014, slet, slet ikke ser ud til at have været læst af de folketingsmedlemmer, som var med til at strikke forliget af 11. december 2014 sammen. Formanden havde bl.a. kontakt med 3 relevante rederier, som leverede gode tanker og brugbare idéer. Ingen af de 3 rederier ville sammensætte et forlig/en kontrakt ud fra »de bornholmske ønsker« eller dét makværk, som politikerne på »Christiansborg« præsenterede en undrende offentlighed for den 11. december 2014.

Vi var allerede sent om aftenen den 11. december 2014 klar over, at den bornholmske befolkning havde fået nok af »Christiansborgs« nedskæringspolitik over for Bornholm. Vi har aldrig følt, at vi stod alene i kampen for en bedre trafikbetjening af Bornholm ... vi har altid følt, at langt hovedparten af bornholmerne stod bag os. Men pludselig var vi mange sammen, som ville sende en klar besked til »Christiansborg« om, at »nu var nok blevet nok«. Der gik nogle dage, før vi fik det fulde overblik over, hvem der gjorde hvad ... Det var bare om at få sat et samarbejde i gang.

»Bulldozeren« Hanne Nimskov, og ja – det er hun i den mest positive udgave, igangsatte en underskriftsindsamling (det var vi også sammen om i 2002/2003) og vi bakkede naturligvis 100% op bag initiativet. Per B. Frostholt har været og er fortsat den absolut flittigste skribent via Facebook ... sådan kunne vi blive ved med at berette fra den meget hektiske tid. Vi målrettede vores indsats – og bearbejdede flere politikere på »Christiansborg« både på skrift og verbalt, når vi har besøgt de pågældende på »Christiansborg«. I foråret/forsommeren 2014 inviterede vi også alle Transportudvalgets medlemmer til at mødes med os, hvilket 2 partier sagde ja til. Det afspejler sig desværre heller ikke i den indgåede aftale.

Det var en næsten ufattelig god oplevelse at være med til at aflevere de 27.000 underskrifter til transportminister Magnus Heunicke ... Oplevelsen var ikke så meget de mange underskrifter, men den fantastiske tilslutning til arrangementet. Temmelig mange kommunalbestyrelsesmedlemmer deltog. Her var det mere tydeligt end alle andre steder, at Bornholm stod skulder ved skulder. Det var også meget bemærkelsesværdigt, hvem der ikke deltog ....

Det politiske forlig fra 11. december 2014 skal ændres ... og det tror vi også på, at det bliver. Politikerne på »Christiansborg« har erkendt, at man ikke kan »spærre en hel befolkning/landsdel inde, når der er brug for reservekapaciteten«. Samme manglende reservekapacitet fører det gruvækkende med sig, at Tysklandsruten ikke kan besejles, hvilket vil kunne medføre et indtægtstab for turismen/Bornholm på op imod ½ mia.kr. om året.

Det er også afgørende, at vi i fremtiden ikke blander drift og investeringer på samme måde, som det sker nu.

Det er absolut ikke rimeligt, at vi skal miste IC Bornholm. Vi fik oprindeligt den direkte togforbindelse som en »gave«. Da Jørgen Andersen (Bornholmerbussen) anlagde sag ved EU-Domstolen, procederede statens egen advokat, at ruten ikke kunne nedlægges, da der er tale om en »public service«-forbindelse (samfundsbegrundet). Det er pudsigt, at selvsamme banestrækning nu ikke længere er fredet. Det er ikke rimeligt, at de svageste på rejsen (kørestole, rollatorer, barnevogne, cykler eller andet, der ikke kan sendes med bus) skal opleve at deres rejse nu bliver besværliggjort ved togskitte på Trianglen uden for Malmø. Vi har aldrig set, hvad de 31 mio.kr., som transportministeren nu påstår, kan spares ved at nedlægge IC Bornholm, er blevet brugt til. Der er stor sandsynlighed for, at omkostningerne ved den nye togordning i Sverige kommer til at tage en ordentlig »bid« af besparelsen.

De 3 absolut værste besparelser i den nye politiske aftale er:

- 1) Forliget indeholder ingen pligt for rederiet til at have en reservefærge
- 2) Ingen plads til Tysklandsruten i den tonnage, forliget indeholder
- 3) IC Bornholm nedlægges.

Når der kun 3 måneder efter det politiske forlig om den samfundsbegrundede transport mellem Bornholm og Hovedstaden, indgås en aftale med DSB, der betyder, at staten skal finde finansiering for omkring 45 mia.kr. over de kommende 10 år, er de 31 mio.kr. forsvindende lidt at spare. Vi skal også her bede transportministeren være åben og ærlig i sine svar. Hvor meget vil den nye togordning i Sverige komme til at koste?

Kampen for at få ændret forliget på disse 3 punkter hører ikke op, før vi véd, at staten kompenserer for de forringelser, som den politiske aftale indeholder.

Efter vores opfattelse indeholder aftalen nogle tåbelige udgifter, som burde have været undgået. Vi kunne f.eks. have haft sammensat sejladsen med 3 skibe, der ville være ude at sejle det meste af året – og i de fleste af døgnets timer.

Det er ikke altid, at politikerne – inklusive de lokale politikere – træffer afgørelser ud fra logiske hensyn eller på baggrund af indsigt/indsyn og konkret viden. Det afspejler sig tydeligt i den politiske færgeaftale.

Det er også bekymrende, at »man« ikke ser på, hvordan lignende sejlads sammensættes tonnagemæssigt af andre rederier i Østersøen, Kattegat og Skagerrak. I alle tilfælde har ændringerne hos de pågældende rederier betydet en stor kundetilfredshed. Vi oplever heldigvis større og større forståelse for vores helårsbaserede og helhedsorienterede løsningsmodel.

Som allerede anført vedrørende rapporten »Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm«, er det »deprimerende, at rapporten, der udkom 6. juni 2014, slet, slet ikke ser ud til at have været læst af de folketingsmedlemmer, som var med til at strikke forliget af 11. december 2014 sammen.«

I rapporten kan bl.a. i afsnit 8,2, f, læses:

*»Analysen har vist, at det kan være hensigtsmæssigt nærmere at vurdere, om det fremadrettet vil være tilstrækkeligt med 3 færges. Det vil dog formentlig kræve en fleksibel færge, der både kan fragte mange passagerer og store mængder gods samt anvendes på Tysklandsruten.«*

Pressen har – især i begyndelsen – været aktive for at belyse problemerne med forliget; men som det desværre ofte sker, mister journalisterne pusten ... og græsrodderne står alene tilbage. Dertil er kun at sige: Kom i gang igen og belys problemerne, foreslå løsninger ... vi har alle (ikke mindst pressen) en pligt til at få ændret færgeforliget. Hvis ikke det ændres, kan vi blot se til, at den tilbagegang, som har været gældende i efterhånden mange år, fortsætter, ja – forstærkes.

Tak til Bornholms Tidende for mange gode og indsigtsfulde artikler. Tak til TV2/Bornholm for udsendelsen »Perspektiv« (om Køge), som også var god og indsigtfuld. De små indslag på 24 sekunder i TV-nyhederne giver desværre ikke bornholmerne den viden og den indsigt, der skal til, for at kunne deltage i debatten. Det er uforståeligt, at TV-stationen ikke sender andet end pausebilleder i adskillige timer i døgnet i stedet for at få de store emner, så som skolesagen og ikke mindst færgesagen belyst af de personer, der véd noget om emnerne. Der mangler ganske simpelt god, gammel grundtvigsk folkeoplysning.

Vi mangler DR Bornholm i debatten. Der skrives ikke længere små artikler til hjemmesiden (eller i meget, meget begrænset omfang). DR kan ikke tillade sig at tage DR Bornholm fra bornholmerne (det er/burde være bornholmernes public service kanal). Vi har henvendt os til DR's ledelse og lytternes ombudsmand; men indtil nu har det været frugtløst.

Når denne beretning er kommet nærmest hovedkulds ind i færgesagen, er det alene, fordi færgesagen fylder så meget i den enkelte bornholmers bevidsthed, og det bør den også gøre hos pressen. Hvornår vi får afsluttet færgesagen for denne gang, det må stå hen i det uvisse; men løses skal den og Bornholm skal ikke endnu en gang stå som taberen. Denne gang er vi mange stålsatte, der ikke vil give op.

Det står i Grundlovens § 1, at

***Denne grundlov gælder for alle dele af Danmarks Rige.***

og Bornholm er en del af Danmarks Rige.

Helt ærligt ... er det for meget at forlange »trafikal ligestilling« med den øvrige del af riget ?

I løbet af 2014 har det her på Bornholm lydt fra næsten alle sider, at denne gang skulle Bornholm have trafikal ligestilling. Til tider også udtrykt som, at »transport over vand må ikke koste mere end transport over land«. Det har været herligt at høre, at de ord/teser, som stammer tilbage fra de vise fædre, der stiftede Bornholms Passagerforening, er blevet salonfæhige.

Men vi må ikke glemme, at trafikal ligestilling er langt mere end prisen for at rejse. Det er f.eks. også, hvordan du har mulighed for at rejse: Hvor ofte, hvilken komfort, rejsetiden og tidssvarende transportmidler, dvs. skibe, fly, tog, bus mv.

Når forliget er rettet til og vi véd, hvordan aftaleteksten skal forvaltes i de 10-14 år, som forliget kommer til vare, er der temmelig mange områder, vi skal kæmpe for at få forbedrede forhold for passagererne.

Blandt dét, der især skal kæmpes for, vil være en midterafgang med hurtigfærger, så de 3 hurtigfærgeafgange bliver fordelt, som passagererne ønsker det.

Vi får en mindre nedsættelse af den gennemsnitlige billetpris, mens listepriisen ikke bliver nedsat. Derfor betragter vi det stort set ikke som en nedsættelse af billetprisen; og i et og alt har Bornholm selv betalt for den lille bitte nedsættelse af den gennemsnitlige billetpris for passagererne.

Hvis vi yderligere indregner forskellen mellem udviklingen i den bornholmske samfundsøkonomi/indtjening i forhold til det øvrige Danmark, er de stigende transportpriser endnu mere udtalte og belastende for det bornholmske samfund.

Det er til stor skade for det bornholmske samfund i alle henseender, at billetpriserne for personer, biler, busser etc. ikke er samfundsbegrundede; men er »indtægtsbegrundede«.

Godset fik ad andre kanaler trafikal ligestilling (allerede i juni 2014). Men det har faktisk været uskønt at følge, hvor mange der har villet tage æren for nedsættelsen af fragtpriiserne. Tesen: »Sejren har temmelig mange fædre; men nederlaget er forældreløst«, har passet godt efter vedtagelsen. Vi er så absolut tilfredse på godsets og Bornholms vegne, men vi forstår ikke helt, hvorfor der er tale om, at al godstransport skal have prisen sat ned til et niveau, der svarer til, at prisen for transport over vand og prisen for transport over land skal koste de samme. Når der sendes en container med varer fra Coops eller Nettos lager på Sjælland og til Bornholm, giver en nedsættelse af billetprisen for containeren ikke billigere varer i butikkerne på Bornholm, men det giver et plus i kassen for Coop og/eller Netto. Det er ikke den form for trafikal ligestilling, vi har arbejdet for, og vi har svært ved at se, hvordan det reelt gavner det bornholmske samfund.

Men når en bornholmsk virksomhed indkøber varer/materialer til videre bearbejdning, så skal prisen for godsbefordringen sættes ned, så transporten til Bornholm reelt ikke er dyrere end tilsvarende transportpris på land over samme afstand i resten af Danmark. Tilsvarende skal de færdigproducerede varer gives et tilskud svarende til, at den bornholmske virksomhed kompenseres for enhver transportmæssig merudgift ved at virksomheden fysisk ligger på Bornholm i stedet for at ligge et hvert andet brofast sted i Danmark.

Det behøver ikke at kræve det store administrative arbejde. Det har Hasle Refractories bevist ved at opstille en simpel regnemodel, hvor merudgiften ved at være bosiddende virksomhed på Bornholm er beregnet pr. ansat.

Flere politikere omtaler også transithindringerne igennem Sverige som om de nærmest ikke eksisterer. Det er faktisk det samme som at opfordre befolkningen på Bornholm til at blæse på reglerne eller sagt på en anden måde »gå bare over for rødt, der kommer nok ikke nogen biler«. Og at fjerne transithindringerne er åbenbart nærmest en umulighed. De senere år er der kommet flere til, og reelt er der kun løst en eneste fuldstændigt (over en 20-årig periode).

Den 6. marts 2015 var Ianto Gerdes sammen med formanden til et møde i Udenrigsministeriet, som huser det kontor, der betjener ministeren for Nordisk samarbejde (for tiden har Carsten Hansen porteføljen).

Vi har gennem nogle år samlet information om, hvilke transithindringer der egentlig eksisterer. Det er den eneste samlede liste over transithindringerne ... og uagtet, at vi har bedt om, at listen ikke bliver betragtet som officiel, anvendes den over for ministerierne og styrelserne som om den er officiel og altomfattende. Det kunne vi jo så være glade for, men nej, for listen virker på nogle af de politikere, som repræsenterer den danske stat og regering i nordisk sammenhæng (f.eks. tidligere minister Ole Stavad, der sidder som dansk repræsentant i Grænseshindringsrådet), som om, at vi har opfundet listen og listen øger problemet. »Vi skulle hellere bruge tiden på at fortælle, hvor fantastisk vores transport til og fra Hovedstaden er ... og så i øvrigt nøjes med at arbejde med nogle ganske få af de over 70 transithindringer, som de facto findes.«

Der er ingen politikere eller andre indflydelsesrige personer, som skal bestemme, hvad Bornholms Passagerforening skal arbejde for. Det er alene et spørgsmål, der afgøres af vores generalforsamling, dvs. af medlemmerne, og som bringes til konkret udførelse af bestyrelsen.

Det er i det hele taget ufatteligt, hvad politikerne kan slippe af med at postulere. Vores egen borgmester har medio september 2014 ifølge TV2/Bornholm f.eks. udtalt:

*»De borgerundersøgelser, som kommunen har foretaget, viser, at der er tilfredshed med både intervallerne der sejles med og selve færgerne«.*

Den udtalelse er ganske enkelt direkte forkert. Det påviste vi bl.a. i et Synspunkt i Bornholms Tidende – se vores hjemmeside: <http://www.bornholms-passagerforening.dk/?p=2543>

Generelt er vores samarbejde med Færgen godt – og det vil vi gerne kvittere for også i denne beretning. Men der er desværre områder, hvor vores medlemmer får en opfattelse af, at Færgen godt nok hører, hvad vi siger eller læser, hvad vi skriver, men så sker der umiddelbart heller ikke mere.

Vores opfattelse af de situationer er den, at »det nok går for langsomt med at finde en løsning«. Det afgjort mest påtrængende, og det anliggende, hvor vi får flest henvendelser, er måden bilerne bliver stuvet sammen på. Problemet er i al sin enkelthed, at staten har købt for lidt plads pr. personbilsenhed ombord på hurtigfærgerne. Ifølge kontrakten gælder:

*En køretøjsenhed på 4,50 meters længde og 1,75 meters bredde. Ved dokumentation for færgernes kapacitet, skal personbilsenhederne staves i henhold til reglerne, fastsat i Bekendtgørelse nr. 10028 af 1. september 1988.*

Vi har målt 17 forskellige biler på en tilfældig p-plads, og kun 1 af de 17 biler kunne holdes inden for de 4,50 m x 1,75 m med blot et absolut minimum af døråbning. Siden 1988 er bilerne blevet bredere, bl.a. på grund af, at der i næsten alle nye biler er installeret airbags i sidedørene. I øvrigt er der, næsten samtidig med at færgekontrakten trådte i kraft, kommet en ny bekendtgørelse fra Søfartsstyrelsen, idet Styrelsen den 1. november 2011 udsendte *»Bekendtgørelse om teknisk forskrift om transport af motorkøretøjer m.v. med passagerskibe«*. Bekendtgørelsen havde ikrafttræden 1. februar 2012.

Da det måske varer 3-4 år før, at en ny aftale om færgedriften træder i kraft, bliver vi nødt til at få problemet løst snarest muligt, og det bliver formentlig i samarbejde med nogle andre organisationer.

I 2014 fik vi (sammen med Lufthavnen og Bornholmerflyet/DAT – og under supervision af BuzzAbout) gennemført en meget omfattende undersøgelse om bornholmernes mening om Lufthavnen i Rønne såvel inden for som uden for samt om flyveturen til København. Den undersøgelse vil være os en stor hjælp i tiden fremover. Hertil kommer, at Lufthavnen har fået et betydeligt bedre beslutningsgrundlag for de ombygninger og de udvidelser, der vil blive foretaget i de kommende år.

Bornholmerflyet/DAT anvender – ligesom vi – undersøgelsen fremadrettet, dvs. når der ændres i f.eks. fartplanen eller forskellige serviceydelse, har selskabet nu mulighed for at »kigge efter, hvad bornholmerne mener«.

Imidlertid kom det som en tyv om natten, at Københavns Lufthavne, Kastrup, havde forhandlet en aftale med SAS og Norwigan på plads, som i allerhøjeste grad (ja – faktisk alene) kommer til at gå ud over de små flyselskaber, og ikke mindst rejsende fra Bornholm. Aftalen medfører – ud over ringere muligheder for de bornholmske rejsende – at billetprisen vil stige for de små selskabers kunder, mens SAS og Norwigan kommer til at tjene på aftalen.

Det er både angribeligt og lastværdigt, at Lufthavnen i Kastrup vil byde bornholmerne de skitserede vilkår og at man ikke gav sig tid til at forhandle med de mindre selskaber, så som Bornholmerflyet/DAT, før man indgik en aftale med de 2 sværvægtede, SAS og Norwigan.

Antallet af bornholmere, der i dag benytter fly, vil utvivlsomt falde. Hvordan de mange patientrejsende fra/til Bornholm vil opleve deres transport i fremtiden, vil blive afsløret i løbet af et par uger. Vi har meddelt direktionen i Københavns Lufthavne, at såfremt der ikke (som et absolut minimum) kommer et »fast track« uden yderligere omkostninger, må vi se i øjnene, at flyrejsen mellem Bornholm og København bliver så besværlig og u håndterbar, at en del pendlere vil tage Færgen i stedet for eller også vil de ganske enkelt stoppe med at pendle dagligt.

I forvejen er pendlernes vilkår på flere områder alt andet end attraktive ... omkostningerne til rejse og ophold er ganske enkelt alt for høje. Bedre bliver det ikke af, at pendlere faktisk brandbeskattes, idet deres fradragsbetingelser er betydeligt ringere end for øvrige danske statsborgere.

Den forskel – brandbeskatningen – forsvinder ikke af, at vi eventuelt får økonomisk trafikalligstilling på billetprisen.

Pendlergruppen har haft flere foretrædere for diverse udvalg på Christiansborg. Her mødes de af forståelse blandt udvalgsmedlemmerne; men det vil være ukorrekt at give udtryk for, at de mange skatteministre har udtrykt samme forståelse for den himmelråbende store forskelsbehandling bornholmske pendlere udsættes for.

Ved generalforsamlingen den 21. marts 2014 havde vi besøg af den daværende formand for Transportudvalget, Benny Engelbrecht. Et lidt morsomt sammentræf er, at selvsamme Benny Engelbrecht nu er skatteminister.

I løbet af 2014 har vi holdt møder med flere ministre og adskillige folketingsmedlemmer, medlemmer af Region Hovedstaden samt medlemmer af kommunalbestyrelsen etc. Det er stadig vores opfattelse, at jo flere gange et ministerium skifter politisk ledelse, des stærkere bliver den administrative ledelse (embedsmændene), og det er ikke altid særlig nemt at trænge igennem hos embedsværket. I de seneste 7 år har der siddet ikke færre end 8 forskellige transportministre. Igen i 2014 havde vi temmelig mange samtaler/besøg, møder af enhver art osv. Ikke færre end 67 blev det til.

Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm er ifølge vedtægterne transportministerens Råd. Der er blot det lidt besynderlige, at Rådet ikke – som en form for en tænketank – skaber nogle modeller/løsningsforslag, som ministeren så får at vælge mellem. Nej – Rådets ledelse er nærmest panisk over for »afvigende holdninger«. Det var ikke mindst gældende under forhandlingerne om en ny samfundsbegrundet færgeaftale. Både minister og folketing, ja – selv vores egen kommunalbestyrelse ville få et langt mere nuanceret beslutningsgrundlag, hvis de fik forelagt mulighederne/tankerne og holdningerne i Rådet.

Rådet er alt andet end demokratisk sammensat, idet borgerne ingen som helst indflydelse har på sammensætningen af Rådet.

Bornholmerflyet/DAT bringer et antal passagerer på ca. 15% frem og tilbage til Bornholm i forhold til, hvad Færgen overfører af passagerer. Hertil kommer naturligvis, at Færgen også medbringer biler og meget andet. Det er meget langt hen ad vejen »ikke flytbare kunder«, hvorfor konkurrencen næppe er særlig stor. Selskabet har oprettet et Brugerråd, som mødes med jævne mellemrum. I Brugerrådet sidder en mindre, men absolut repræsentativ skare for brugerne. Rådet er generelt ret effektivt, og vi har i allerhøjeste grad haft et godt resultat af at være med i Rådet. Vi har også selv haft en meget effektiv tilgang til Rådets sagsbehandlinger.

IC Bornholm har i de senere år taget sig af at få bragt 1/3 af de gående passagerer mellem Ystad og København. Vi har igennem årene haft et meget godt samarbejde med DSB; men i skrivende stund

ser alt ud til, at politikerne på »Christiansborg« ikke levner banen ret megen længere levetid. Det er synd, at politikerne ikke forstår, at dem, der kører med toget, næsten altid har en god begrundelse, f.eks. de har ofte brug for et toilet, har brug for en rollator, det unge par med barnevognen osv. osv. Det er ikke rimeligt, at man ændrer fra enstregenget transport mellem Ystad og København til flerstrengnet transport på samme banestrækning. Det er de svage passagerer, det går ud over, når man ændrer til flerstrengnet transport på turen mellem Ystad og København.

I øvrigt er el-tog miljømæssigt langt at foretrække for busser etc.

Bornholmerbussen sørger for, at ca. 2/3 af de gående passagerer mellem Ystad og København bliver kørt frem og tilbage. Det kræver en anerkendelse af, at Bornholmerbussen gør et godt stykke arbejde; men man skal ikke glemme, at mange rejsende opfatter prisen som værende Bornholmerbusens største aktiv.

Johns Busser har siden primo marts 2015 forsøgt at køre en opsamlingsrute på Bornholm, før bussen kører til Færgen og ombord på Færgen. I København holder bussen ved DGI-Byen og ved 3 hospitaler. Vi håber, at der også er plads til Johns Busser ... foreløbig melder vores medlemmer om, at der er god plads, endog alt for god plads i busserne.

Forbrugerrådet (Bladet Tænk) har via en bevilling på Finansloven oprettet »Passagerpulsens«, der har til formål at varetage passagerernes interesse og samtidig gøre det nemmere for trafikkselskaber og politikere at komme i dialog med og få viden om passagererne. Der er tale om et dialogforum, der dækker for alle former for kollektiv transport i hele dronningeriget. Vi deltager naturligvis i møderne, og håber på, at vi også via denne kontaktmulighed får kontakt med alle beslutningstagere, som har noget som helst at gøre med den kollektive transport til og fra samt på Bornholm. Vi glæder os også til at knytte nogle kontakter til andre »passager- og pendlerforeninger« og høre om deres problemer og ikke mindst løsninger.

Igen i 2014 har vi været langt mere i e-mailkontakt med vores medlemmer end tidligere. Det er der flere grunde til; men det er især vores informationsniveau over for medlemmerne, der er øget. Hertil kommer, at medlemmerne har fået langt flere tilbud end tidligere, herunder rundvisninger. Endelig har vi sendt en hel del e-mails i forbindelse med de undersøgelser, vi foretager. I 2014 kom vi op på at have sendt flere end 135.000 e-mails til vores medlemmer. På grund af teleselskabernes spamgrænser, er det temmelig vanskeligt at sende så mange e-mails fra en almindelig privat e-mailadresse; men det er vi ved at finde en løsning på samtidig med, at vi får udarbejdet en version 2 af vores medlemsdatabase. Den skal – for at flere kan arbejde med samme database på et og samme tidspunkt – ligge i skyen, som det hedder på nydansk.

Bestyrelsen ønsker, at vi stadig – helt i overensstemmelse med medlemmernes udtrykte ønsker – skal sende forskellige tilbud til medlemmerne samt at informationsniveauet fortsat skal være højt. Hertil kommer, at bestyrelsen har besluttet, at medlemsskaren i de kommende 3 år gerne skal være status quo. Beslutningen hænger også sammen med, at grundlaget for at kunne betale for 5 år ad gangen skal være i orden, herunder hensættelsen af midler til den fremtidige forvaltning af medlemsskaren. For medlemmer, der er fyldt 75 år, tilbyder vi et livsvarigt medlemskab.

Vi har gennem de seneste 4-5 år (på medlemmernes opfordringer) arrangeret rundvisninger for vores medlemmer forskellige steder. Vi havde således i 2013/2014 ikke færre end 135 medlemmer,



som var med til et par spændende arrangementer i Bornholms Lufthavn. I 2014 havde vi 4 rundvisninger på Leonora Christina med over 130 tilmeldte.

Den 9. maj 2015 bliver der mulighed for at se/opleve Beredskabscentret i Allinge. Efterfølgende bliver der bl.a. guidede rundvisninger i Angoraland. Medlemmernes egen idé er blevet en succes. Men normalt lover vi ikke, at det bliver mere end 1 gang om året.

Endnu en gang er der grund til at jeg siger tak til bestyrelsen for det gode samarbejde, villighed, hjælp og ikke mindst opbakningen til mig, når jeg kommer til at sige OK til et eller andet uden at få involveret bestyrelsen. Tak for omsorg og støtte til mig.

Vi har gennem en årrække været klar over, at såvel aldersgennemsnittet som ancienniteten blandt bestyrelsens medlemmer er temmelig høj. Det har vi haft stor glæde af gennem flere år, fordi viden, erfaring og indsigt i arbejdet har været af høj kvalitet. Vi forsøgte derfor ved generalforsamlingen i 2014 at give bestyrelsen blot en mindre »foryngelseskur«. Men denne gang sker der en radikal fornyelse. Vi skal sige farvel til 2 gode, gamle og trofaste bestyrelsesmedlemmer; men lige inden vi går videre ad den vej, skal der fra denne beretning lyde en opfordring til, at generalforsamlingen tager godt imod de 4 nye som hhv. bestyrelsesmedlemmer og som suppleanter.

Det er altid svært at sige farvel til mennesker, som man har arbejdet sammen med de seneste 10-15 år. Men ...

Kirsten Lund-Hansen (som har været med i arbejdet i 15 år) og Jytte Bræstrup Karlsen (som har været med i arbejdet i 10 år) trækker sig begge tilbage (pga. alder).

Kirsten: Er der noget, der kendetegner dig i arbejdet i de mange år, så er det din trofasthed. Du er alle årene mødt op til møde efter møde, arrangement efter arrangement. Du har altid villet følge med i det hele. Ny teknik er du aldrig gået af vejen for. Og når vi stod over for store udfordringer, så som da vi i oktober/november 2004 fandt ud af, at der ikke var opkrævet noget for 2004 ... og i øvrigt var medlemslisten væk. Vi måtte lade det meste gå over i glemslen, men sammen begyndte vi at bygge op igen ved at stå foran Netto eller andre steder, og herefter kom regnskabet til at se således ud:

2004	650 kr.
2005	7.580 kr. (Netto og lign.)

Du ydede også en stor indsats som referent og næstformand. Jeg kommer til at savne dig at ringe til og sige: Kirsten kan du lige hente det ene eller det andet, og så kører den unge pige afsted på sin cykel. Tænk på os, når du løber i skoven. Hvis gaven ikke er den rigtige, så kan den byttes. Tusinde tak for din store indsats ... alle kommer til at savne dig.

Jytte: Det står hen i det uvisse, hvem der navngav Vimmelskaftet 14 »Passagerforeningens repræsentationslokaler«, men det er en god betegnelse. Mange er de folketingsmedlemmer og andre med lidt på skulderen, der har gæstet vores repræsentationslokaler. Det skal du have en stor tak for. Du har lige som Kirsten været meget, meget trofast til at komme til møderne og har stået for et utal af møder/udflugter på den ene eller den anden måde, vi har holdt. Du kom netop det år, hvor vi skulle til at bygge medlemsdatabasen op fra bunden af, og du deltog også flittigt i arbejdet med at få nye medlemmer. Det var ikke kun ud for Netto; din store omgangskreds slap ikke for at blive med-

lemmer. Om det så var under bruseren om morgenen i svømmehallen, så skulle folk altså høre på, at Bornholms Passagerforening er øens vigtigste forening. Og det har du ret i !

Du har alle de år, hvor jeg har været formand, været en yderst bestemt og myndig ordstyrer ved vores møder. Tænk på os, når du går ud af badet. Tusinde tak ... Vi kommer alle til at savne dig.

Nu har vi i de seneste mange år haft »3 skrappe mostre«. Det har skiftet lidt, hvem de egentlig omfattede, og navngiveren har selv glemt, hvem der oprindelig var medlemmer af den muntre klub. Vores nye bestyrelse kommer formentlig til at bestå af 1 dame, der bruger adskillige timer af sit liv i en flyver, og 5 herrer. Jeg regner med, at vi får en påtale fra ligestillingsminister Manu Sareen; men vi finder nok på et svar ...

Der er god grund til at takke bestyrelsen, men der er også god grund til at takke suppleanterne, Pendlergruppens ledelse og vores ambassadører. Ingen – absolut ingen – har kunnet undværes i det år, vi tænker tilbage på. Og dem, der absolut og slet ikke kan undværes ... det er vores medlemmer. Tak til jer, der har været med i adskillige år, tak til jer, der er relativt nye. Tak for jeres trofasthed og gode idéer. Tak for fremmødet til denne generalforsamling.

Om kun 2 måneder fylder vores forening 30 år. Det vil ikke blive markeret særskilt, men formentlig ved et arrangement for medlemmerne, hvem ellers ...

Tak for ordet !

*Bestyrelsen, 20. marts 2015*

**BORNPASS**  
Bornholms Passagerforening

- en forening for alle passagerer, pendlere og turister