

Formandsberetning 3. marts 2008

For næsten ét år siden lovede jeg bestyrelsen – i hvert fald for en periode – at overtage hvervet som formand for Bornholms Passagerforening efter den mangeårige formand, Erik Pedersen, havde gjort det klart, at han på grund af alder, ikke længere ønskede at fortsætte som formand.

Jeg skal derfor nu fremlægge min første beretning som formand for en af Bornholms største interesseorganisationer.

Selv om mange bornholmere desværre efterhånden giver udtryk for en vis opgivende holdning over for at få en bedre færgebetjening af Bornholm, så er interessen for vores arbejde for at sikre gode forhold for passagererne stadig betragtelig. Og vi hedder jo heller ikke Bornholms Færgeforening, men Passagerforening. Vi arbejder med alle former for kollektiv trafik til, fra og på Bornholm, hvilket også tydeligt vil fremgå senere i beretningen. Ja, det er jo allerede fremgået i og med, at vi har hørt Helge Rosted Hansen fortælle om projektet med helårssejlad mellem Polen og Bornholm.

Det arbejde har vi stået i spidsen for her på Bornholm i næsten 25 år, men den offentlige, samfundsbegrundede færgebetjening har aldrig før i foreningens virke været sat så meget uden for den demokratiske kontrol, som ellers hersker i størstedelen af det danske samfund. Det er staten, der suverænt bestemmer, hvordan færgebetjeningen af Bornholm (herunder togdriften igennem Sverige) skal være. Ministeren har sat folkets repræsentanter – nemlig kommunalbestyrelsen – uden for indflydelse ved at nedsætte sit eget råd, Trafikkontaktrådet, som ministeren så på pseudovis bilder sig selv (og »Christiansborg«) ind, repræsenterer Bornholm.

Kommunalpolitikkerne ville nok handle langt mere aktivt og væsentligt anderledes, hvis de skulle stå til ansvar over for borgerne i færgespørgsmålet. Nu kan de ansvarsfraskrive sig både som partier og som enkeltpersoner.

Så ville de 33.000 underskrifter nok have været kommet til deres ret. Tænk hvad **KUN** omkring 4.000 underskrifter i Aakirkebysagen **heldigvis** kom til at betyde.

Et krystallklart eksempel på dette fik vi i december forrige år, da nogle af de politisk valgte medlemmer af Rådet havde en mening, når de stemte i Kontaktrådet, men en helt anden mening, når de stemte i Kommunalbestyrelsen. Andre politikere valgte at blæse totalt på deres valgløfter. Begge dele er dybt utroværdigt – og viser med al tydelighed, at heller ikke engang de politisk valgte medlemmer af Kontaktrådet føler noget som helst ansvar over for deres vælgere, når de stemmer i Kontaktrådet.

Dernæst er Trafikkontaktrådet underlagt nogle tavshedsforpligtelser, som specielt i 2007 har været meget hæmmende for en god demokratisk debat på Bornholm. Endvidere arbejder formandskabet i Kontaktrådet som et selvstændigt Råd, der igen er underlagt tavshedspligt over for resten af Kontaktrådet.

Denne russiske trædukkekonstruktion er det klart, at vi – selv om vi selv har sæde i Rådet – som demokratisk interesseorganisation absolut ikke tiljubler.

Det Råd skal enten nedlægges og kompetencen overføres til kommunalbestyrelsen eller også skal Rådet underlægges kommunalbestyrelsen.

I december 2006 fremkom omtalte Råd med en anbefaling til ministeren om, hvordan det kommende færgeforlig efter flertallets opfattelse burde se ud.

Vi måtte desværre undsige forslaget 100%, selv om der var delelementer, vi kunne gå ind for.

Vi skrev i den anledning til Folketingets Trafikudvalg og gjorde opmærksom på

- 1) at »den valgte tonnage til næste udbud er absolut ikke den rigtige til bornholmske forhold (blæst, bølger og mulighed for is mv.)«
- 2) at »der ikke er taget tilstrækkelige hensyn til driftssikkerhed i transporten«
- 3) at »der er ikke taget miljøhensyn«.

Naturligvis fremførte vi også vores kongstanke om, at godset bør have deres egen rene godsfærge tilbage til Køge, som før 1. oktober 2004, samt at der oprettes natfærgeforbindelse til såvel gods som passagerer til Hovedstaden. Den kombination indeholdt stor fleksibilitet og alle parter var godt tilfreds med den. Den kostede også mindre end det kludetæppe, vi skal betjenes af i fremtiden.

Det er et tragiskkomisk teater, at dér, hvor vi i sin tid gik i land i København, ligger der nu et skuespilhus. Det var nemmere end nemt at konstatere, at det forslag som Kontaktrådet fremsendte, i december 2006 ville koste staten et tilskud på mere end 200 mio.kr. årligt, hvilket vi gjorde klart og tydeligt opmærksom på, at »Christiansborg« – efter vores opfattelse – aldrig nogensinde ville acceptere og derfor ville skære i forslaget. Det havde dog været bedre at sende et forslag over vandet, som vi selv havde filet til, i stedet for efterfølgende at kritisere den selekterede nedskæring, som »Christiansborg« naturligvis foretog.

Jeg tøver ikke med at kalde det af Kontaktrådet fremsendte forslag for uigennemtænkt – og på flere områder direkte og efterfølgende bevist fejlagtigt. Jeg finder det direkte flovt, at man i forslaget ukritisk anvendte Trafikstyrelsens tal for kapaciteten, når man efterfølgende sagtens selv kunne regne sig frem til de rigtige tal for den fremtidige kapacitet. Hvorfor i alverden blev det ikke regnet efter, inden man sendte forslaget over? Der var kommet klare signaler bl.a. fra de radikale om, at man ikke længere ville acceptere, at der lå en færge uvirksom hen i Køge i 18 timer i døgnet. Det blev totalt overhørt, og det var her, at »Christiansborg« med et snuptag kunne fjerne op mod 50 mio.kr. i det årlige tilskud.

27. juni 2007 havde vi besøg af medarbejdere fra Trafikstyrelsen. Her blev vi manuduceret på en sådan måde, at det absolut ikke lod nogen tvivl tilbage om, at Bornholm ikke fik, hvad Bornholm havde ønsket sig. Kontaktrådet skulle derefter mødes igen 8. august 2007.

Bornholms Passagerforening præsenterede et kompromisforslag, som kombinerede det bornholmske forslag med de tanker, som Trafikstyrelsen havde præsenteret for os i juni 2007. Forslaget rettede samtidig op på de fejl, der var i Kontaktrådets eget forslag fra december 2006 mht. kapacitet såvel på passagersiden som på fragsiden.

Dette forslag blev i første omgang drøftet med en mindre gruppe af Kontaktrådets medlemmer – og inden mødet 8. august 2007 fik alle medlemmer kendskab til forslaget. Det fik en del rosende ord med på vejen af flere Kontaktrådsmedlemmer, men på mødet 8. august 2007 fandt borgmesteren at det var for sent overhovedet at tage forslaget i betragtning – og totalt uændrede ønsker/krav, ja - selv de fejlagtige tal blev fremsendt igen til ministeren og Trafikstyrelsen.

9 dage senere kom det katastrofale forlig på »Christiansborg«. Jeg skal undlade at sige noget om, hvem der ikke kunne få armene ned, blot konstatere, at da erhvervslivet fik regnet på forslaget, kom de – næsten på decimaler – frem til samme kapacitet, som vi havde fået beregnet og præsenteret Kontaktrådet for inden 8. august 2007. Efterfølgende skete det samme på passagersiden.

Bornholms Passagerforening begræder – på bornholmernes vegne – at den dobbelttredede natsejlad ikke vil være gældende efter 2011. Vi synes også at det er beklageligt, ja – faktisk uforskammet, at transportministeren over for erhvervslivet gav udtryk for, at man dér, da blot kunne tilrette sin produktion.

Men – det er så sandelig erhvervslivet egen fejl, at de ikke hørte efter i tide, og kom med et mere intelligent forslag, f.eks. med en form for dagsejlad i stedet for at ligge stille i Køge i 18 timer, så kunne natsejladens måske være opretholdt i fuldt omfang til gavn for alle parter.

Det er heller ingen hemmelighed, at vi ikke er tilfredse med, at vi ifølge forliget fremover **KUN** skal betjenes af hurtigfærger af katamarantypen.

Denne vinter har med al tydelighed vist, at farvandene omkring Bornholm altså ikke egner sig til helårsejlad med sådanne færgetyper. Det taler sit eget tydelige sprog, når så mange bornholmere griber til pennen og beretter om, at de f.eks. aldrig nåede frem til barnebarnets bryllupsfest, men kørte hjem igen, at de kom for sent til deres charter tur sydpå, at man undlader at rejse osv. osv.

Hertil kommer de mange ubehagelige oplevelser, som mange har haft i denne vinter på Villum Clausen, når vejret har vist sig ucharmerende. Jeg skal overhovedet ikke kommentere sikkerheden. Det er der mange andre, der gør. Blot konstatere, at der er skabt en ikke ubetydelig utryghed blandt passagererne ... lidt i samme retning som da SAS konsekvent tog DAS 8-flyene ud af drift, selv om de kunne sikkerhedsgodkendes – og der reelt ikke var sket personskade.

Jeg skal derfor ikke bruge yderligere tid på dette faktum, som vi desværre var de eneste, der gjorde opmærksomme på i december 2006, da Kontaktrådet besluttede at anmode om udvidelse af katamaranbefordringen.

Det miljømæssige ligger os meget på sinde i Bornholms Passagerforening – og vi har mere end svært ved at se, hvordan regering og folketing i august 2007 kan vedtage passagertransport alene med sådanne miljøsvinende færger samtidig med, at man den 21. februar 2008 med næsten samme forligskreds i folketinget har vedtaget en energipolitisk aftale som slår fast, at anvendelsen af fossile brændstoffer i den offentlige transport skal reduceres ganske betydeligt for bl.a. at reducere COII udledningen. Tiden tillader mig ikke at gennemgå den energipolitiske aftale i forhold til aftalen af 17. august 2007 om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Men der skal ikke megen forstandighed til for at kunne se, at der overhovedet ikke er sammenhæng mellem de 2 aftaler.

Forliget har indtil dato ikke kunnet udmøntes i konkret udbudsmateriale, som rederierne kan byde på.

Meldingerne fra »Christiansborg« tyder da også mere og mere på, at det ikke kun er sammensætningen og antallet af sæsoner samt sammensætningen og beskaffenheden af godstransporten, der skaber problemer for politikerne.

Skal det kommende færgeforlig overholdes, er det svært at se, hvordan logistikken for erhvervslivet kan komme til at hænge sammen uden at det samlede antal skibe kommer op på 6-8 meget selekterede skibe.

Det har vi for nylig redegjort nærmere for i et synspunkt i Bornholms Tidende, så det skal der ikke anvendes yderligere tid på her.

Men ordentlig og velegnet tonnage til vores farvande får vi efter vores opfattelse kun, hvis staten står som ejer af tonnagen og alene udliciterer driften. Når en reder skal købe skibe, som måske kun kan og skal anvendes i 5 år, vil det naturligvis blive dyre kontrakter, for hvem siger, at skibene kan sælges til en ordentlig pris efter 5 år.

Vi står også fuldstændig uforstående over for de anvendte passager-beregningsmodeller for udsolgte og ikke-udsolgte afgang.

Det er et enormt problem, at det kun er turisterhvervet og Bornholms Passagerforening, der sætter fokus på dette meget vigtige problem.

Det er en kendsgerning, som flere af vores medlemmer beretter om, at afgang meldes »udsolgt« på nettet eller i telefonen, når man f.eks. bestiller billet i kombination med bus eller tog til viderebefordring, mens afgang ikke meldes udsolgt, hvis man selv køber sin togbillet og nøjes med at købe færgebilletten hos Bornholmstrafikken.

Problemet med at få kapacitetsudvidelse skal også ses i relation til, at Trafikstyrelsen og ministeren forholder sig til, i hvilket omfang færgerne har været udsolgt inden for et døgn.

Jeg fatter ikke, at nogen kan mene, at der ikke er plads på Køge Bugt motorvejen. Jeg har da selv kørt der kl. 3 om natten. Der var rigeligt med plads, og så må brugerne da bare køre på det tidspunkt af døgn. Det er den besked, man giver bornholmerne, at de bare kan tage færgerne på de ydertidspunkter, hvor der er ledig kapacitet. Før den kapacitet er udnyttet får vi ikke yderligere kapacitet på spidsbelastningstidspunkter. Samme målingsprincipper er umiddelbart også årsag til, at ministeren blot forlængede nuværende kontrakt i 16 måneder uden nogen som helst forøgelse af kapaciteten.

Til slut vil jeg nævne, at vi straks efter forliget var indgået, gjorde kraftig indsigelse over for, at billetprisen fremover påvirkes af oliepristillæg, der skal deles mellem passagererne og rederiet. Med de oliepriser og det olieforbrug, vi allerede har og har udsigt til i fremtiden, vil de i forvejen alt for høje billetpriser stige og den økonomiske omkostning ved at skulle over vandet belastes yderligere.

Færge-billetprisen for at bornholmerne kan komme til og fra landets hovedstad bør aldrig koste mere end dét, som øvrige danskere skal betale for en tilsvarende strækning over land. Ingen andre beregningsmåder er samfundsrimelige over for bornholmerne.

Det skal i samme forbindelse ikke glemmes, at nedlæggelsen af natfærger fra Rønne til Køge i 2011 nødvendigvis kommer til at medføre yderligere omkostninger til overnatninger i København for bornholmere, som skal være tidligt ovre om morgenen.

Kommunalbestyrelsen opfordres derfor til at tage initiativ til en særlig skatteordning, som kan kompensere for denne skævvridning i forhold til borgere i det øvrige Danmark. Jeg skal opfordre dirigenten til at få dette vedtaget af generalforsamlingen.

Det skal så være mine sidste ord i denne omgang om den rene færgebetjening.

Vi holder i gennemsnit 8 bestyrelsesmøder om året, men de anvendes til at »rette kurs ind«. Det daglige bestyrelsesarbejde foregår nemlig via mails og telefon. Få er de dage på året, hvor vi ikke i bestyrelsen er i kontakt med hinanden på den vis.

Igennem året har vi også haft en hel del henvendelser fra såvel medlemmer som ikke-medlemmer, der har ønsket vores medvirken til besvarelse eller afklaring af spørgsmål og problemer. Langt hovedparten omhandler færgebetjeningen, men især kritikken af DSB's betjening af Ystad-ruten er taget til. DSB behandler ganske enkelt ruten stedmoderligt. Det sker alt for ofte, at der sættes busser ind i stedet. Når man har købt billet til en togtur, skal det ikke være mere reglen end undtagelsen, at man så kommer med en bus. På Københavns Hovedbanegård er det meget vanskeligt for passagererne at finde bussen.

Men værre er spor 26-problematikken. Det er Ystad-togets spor, men er det rimeligt, at vi bornholmere skal være henvist til et spor der er placeret ½ km fra selve hovedbanegårdsbygningen, og som kun kan komme frem til ved at rende op og ned ad forskellige trapper eller anvende elevatorer. Hvis der heller ikke er plads til os på Københavns Hovedbanegård, så kunne det overvejes at flytte »endestationen« til f.eks. Østerport, og så et almindeligt stop på Københavns Hovedbanegård.

Værst er spor 26-problematikken, når man så få minutter før afgang bliver gennet over til et af de øvrige spor på hovedbanen. Langsomme og overfyldte elevatorer, passagerer, der styrter hen over den stærkt befordrede Tietgensbro til fare for sig selv og andre – og når toget så endelig kommer af sted, ankommer det i sidste øjeblik til Ystad, så passagererne igen må kaste sig ud i disciplinen kuffertløb.

Den manglende koordinering mellem DSB og Bornholmstrafikken ved billetkøb er ganske enkelt heller ikke acceptabel i længden.

Det må og skal den trafikkøberansvarlige, nemlig »Christiansborg«, løse. Og løses – det skal det.

Da vi sidste år havde besøg af Venstres trafikpolitiske ordfører, Kristian Pihl Lorentzen, til vores generalforsamling, fremførte flere medlemmer kritikken over DSB betjening af Ystad-ruten direkte over for ham. Han fulgte, suppleret af folketingsmedlem Joan Erlandsen, også op på kritikken over for relevante personer, bl.a. i DSB. Senest har folketingsmedlem Peter Juel Jensen forsøgt sig bl.a. med spørgsmål til ministeren. Situationen er efter vores opfattelse ikke blevet bedre, snarere tværtimod, hvilket bl.a. skyldes de mange aflysninger af Villum Clausen i denne vinter.

Men jeg kan garantere medlemmer om, at det også et område, der fortsat har vores store opmærksomhed. Vi følger op på det.

Uden at pudse vores glorie alt for meget, er jeg af den opfattelse, at vi også har været aktive og kommet med konstruktive forslag i BAT's brugerråd.

Skal vi på Bornholm kunne se os selv i øjnene på det miljømæssige område, skal der skrues op for den kollektive trafik og ned for den individuelle i alle de situationer, hvor det er muligt for de enkelte borgere. Det gør man kun ved at gøre den kollektive transport meget billigere, evt. helt gratis, og bedre. Vi er her i fuld overensstemmelse med bl.a. Vækstforum – og på vores borgermøde i november 2007 forud for folketingsvalget, var flere af kandidaterne også inde på samme tankegang. Ja – endda var Peter Juel Jensen, som nu sidder i folketinget positivt stemt for tanken.

Det er altafgørende for det bornholmske samfund, ja – for Danmark som helhed, at vi ikke skal ud og købe COII kvoter, men måske tværtimod kan sælge af sådanne kvoter. Det er derfor vigtigt, at man ser en udgiftsstigning på den kollektive trafik i relation til det, der spares på COII kvoter.

Derfor kan det godt være, at gratis også i det store samfundsregnskab virkelig er gratis.

Vi er i brugerrådet kommet med forslag om, hvordan man kan dække yderområderne via et såkaldt stjernebussystem. Vi står meget fast på, at en billigere offentlig transport for bornholmerne skal gælde hele året. Vi finder det absolut ikke acceptabelt, at bornholmerne skal betale mere f.eks. om sommeren, fordi BAT på det tidspunkt af året ikke har problemer med at fylde busserne. Det giver ikke bornholmerne en kontinuerlig tilvæning til at anvende offentlig transport, hvis det f.eks. er billigere at tage bilen om sommeren.

Lad mig i den forbindelse slå det fast med syvtommersøm, at der naturligvis skal være mulighed for at parkere ved skift mellem individuel og offentlig transport. Det findes f.eks. i Aakirkeby.

Havnen i Rønne har fundet på at tage penge for parkering for kunderne til Bornholmstrafikken. Beløbet er godt nok sat ned, men den i forvejen for dyre billet over vandet skal altså ikke fordyres med en p-afgift i Rønne. I Bornholms Lufthavn koster det ikke noget at parkere. Det skal det heller ikke gøre i Rønne Havn. Og det er altså ikke på den måde, at hverken havnen eller politikerne skal tvangs-tvinge bornholmerne til at anvende bussen til havnen, når de skal slæbe af sted med store kufferter. Det er det daglige og kontinuerlige forbrug af transport, der skal ændres.

Vi har gennem det seneste ét til to år foreslået, at der skal lægges omkring 1 krone på samtlige 250.000 årlige flypassagerers billet, så der for disse penge kan etableres en form for offentlig kontinuerlig transport mellem lufthavnen og Rønne. Det ser nu ud til, at lufthavnschef Peter Hviid og BAT-chef Jørgen Hammer har fået skab en mulighed for videre drøftelser om en sådan ordning.

Efter vores opfattelse bør der være kontinuerlig offentlig transport mellem Rønne (tilslutning til busnettet) og lufthavnen, men betalingsvilkårene bør være ens for leverandørerne af transport til og fra øen. Derfor skal der ikke efter vores opfattelse hentes penge i kommunekassen til ordningen.

Vi har haft et meget travlt år siden generalforsamlingen i 2007 – og vi har skullet sætte os ind i en mængde forskellige problematikker.

Vi har forsøgt at lytte til vores medlemmer. Det er jo dem, der bestemmer foreningens politik, vision og strategi. Tak for den store opbakning I som medlemmer giver foreningen. Tak for den interesse I viser bestyrelsens arbejde.

Vi har på den baggrund ladet vores røst lyde. Det er ikke altid velhørt. Det er ikke altid populært, men sådan må det være, når man er en interesseorganisation for et så livsvigtigt område for borgerne på Bornholm.

Vi stiller os til rådighed for at stå i spidsen for arbejdet i endnu en periode.

En tak skal der også lyde til de virksomheder, der leverer transport, og som vi arbejder sammen med. Vi oplever altid en positiv vilje til at lytte, når vi fremfører medlemmernes spørgsmål, selv om det ikke altid lykkes at løse alle problemer.

Jeg vil her til slut gerne rette en meget, meget stor og varm tak til de øvrige medlemmer i bestyrelsen, inkl. suppleanterne, for den enorme opbakning, som I giver mig som formand. Jeg har ikke altid kræfterne til arbejdet, men jeg må sige, at samarbejdet med jer får det alligevel altid til at gå. Tusinde tak skal I have. Også en stor tak til de hjælpere vi har, som ikke er med i bestyrelsen, men som bl.a. hjælper os på områder, som vi ikke selv har indsigt nok i. Det drejer sig ikke mindst om tekniske detaljer, jura, busdrift og køreplaner. Vi kalder dem for ambassadører.

I november 2007 holdt vi forud for folketingsvalget et borgermøde i samarbejde med Tunnelforeningen – og Ældre Sagen bakkede også op om mødet. Det samarbejde vil vi fra vores side helt klart fortsætte med. Tak til forsamlingen for lydhørhed.

3. marts 2008
Bjørn Carlsen