

Bestyrelsens skriftlige beretning ved
Bornholms Passagerforenings
ordinære generalforsamling den 15. marts 2013

Intet andet kræver så megen koncentreret forberedelse som vores generalforsamling. Selv om vi begynder planlægningen mere end trekvart år, før generalforsamlingens afholdelse, opstår der ændringer – også i sidste øjeblik – som vi skal få til at gå op i en højere enhed. Sådan har det også været i 2013, hvor vores taler, tidligere transportminister Hans Chr. Schmidt, har måttet melde forfald, fordi han er blevet opereret i går.

Generalforsamlingen er bestyrelsens mulighed for at hilse på medlemmerne, få inspiration og besked om, hvad medlemmerne ønsker, at bestyrelsen skal beskæftige sig med. Vi glæder os faktisk alle til hver eneste gang, vi har generalforsamling. Det er et stykke arbejde for os i bestyrelsen, men vi synes også, at det er under hyggelige former, vi mødes.

Og så er generalforsamlingen også stedet, hvor vi som bestyrelse har pligt til at fortælle medlemmerne, hvad vi har beskæftiget os med ... og få medlemmernes accept af, at det har været det rette. På generalforsamlingen sammensætter medlemmerne bestyrelsen med suppleanter for det kommende år. Det vender vi tilbage til.

Jeg skal for 6. år i træk som formand aflægge bestyrelsens beretning. Såvel den skriftlige som den mundtlige beretning vil klart afspejle, at vi ikke har ligget på den lade side i 2012. De vil fra i dag være lagt ud på vores hjemmeside som et dokument for, hvad vi har beskæftiget os med, og hvad vi forventer af fremtiden.

Vores vel nok vigtigste opgave som forening er at råbe vagt i gevær, når vi ikke trafikalt er ligestillet med det øvrige Danmark. På det område er det desværre gået tilbage i 2012/2013 (**olietillæg, IC Bornholm, Cimber/DAT, pendlerens indtjening**). Det kommer vi tilbage til.

Medlemmer og hvervning af nye

Sidste år forklarede vi, hvordan vi i de seneste 10-11 år har arbejdet ihærdigt for at opnå og bevare en medlemsskare på over 2% af bornholmerne, dog mindst 1.000 enkeltmedlemmer, som ikke har særinteresser. Hertil kommer vores kollektive ordninger.

Det gør vi, fordi vi på den måde typisk vil være repræsentative i alle forhold. Vi har hvervet medlemmer på forskellig vis, men vi har aldrig, benyttet os af muligheder, som ikke har været lovmedholdelige ... og der findes som bekendt ikke love for alt, f.eks. er der ingen lov, der regulerer, om vi går højre eller venstre om hinanden på fortovet.

Vi har gennem det seneste par år givet et antal bornholmere en gave = et gratis prøvemedlemskab i ét år. Derefter er det frit for, om den enkelte vil fortsætte medlemskabet eller ej. De mail-adr., vi benytter, er hentet (frit tilgængeligt) på Internettet via et søgesystem, som vores konsulent gratis har stillet til rådighed for os.

Det koster ikke nødvendigvis noget som helst at give et gratis medlemskab, så længe vi ikke har faktiske og direkte udgifter forbundet med det, men det kan komme til at koste, hvis en mail-adr.

f.eks. er nedlagt og der derfor skal skrives et brev til prøvemedlemmet. Derfor tilpasser vi løbende, hvor mange prøvemedlemskaber, vi giver bornholmerne, og hvor meget vi har stående i kassebeholdning til det formål. Endelig regulerer vi ud fra, hvor mange af prøvemedlemskaberne, der fortsætter deres medlemskab som betalende. Kun ved at styre og overholde dette meget strengt, sikrer vi os, at ingen af de gamle medlemmer kommer til at betale for hvervningen af nye medlemmer. De medlemmer, vi havde stående som gratis-medlemmer i 2012, har meget, meget forsigtigt beregnet ikke kostet over 1,00 kr. pr. medlem. Hvis blot 3 medlemmer betaler kontingent i 2013, så er alle omkostninger dækket ind af de nye medlemmer selv. Og antallet, der fortsætter mod betaling ligger langt højere. Det er yderst få, der er negative over for at få en gave fra os.

Bestyrelsen har på den baggrund besluttet, at hvervningen af nye medlemmer fortsættes på denne måde ... også ud over det antal, som fremgår af vores vision.

I 2012 sendte vi en lille A5-side ud til alle husstande i 4 postnr., hvor vi var underrepræsenteret (3720, 3751, 3782 og 3790). Det gav en del nye medlemmer, men kostede også 3.413 kr. i porto. Den omkostning er dækket ind via nye medlemmer. Vi fik trykningen af den lille A5-side gratis af en anonym giver – tak for det ! Skulle vi også have betalt for trykningen, så havde vi ikke fået vores omkostninger dækket via nye medlemmers betaling.

Årsudsendelsen

Fra slutningen af december 2012 og til en uge ind i 2013 sendte vi vores årsudsendelse ud til samtlige medlemmer, dvs. også til vores prøvemedlemmer og til de kollektive medlemmer. Antallet vi skulle nå med vores udsendelse var lige godt 3.000 fordelt med den ene halvdel til enkeltmedlemmer og den anden til kollektive medlemmer. Udsendelsen foregik for første gang via mail-adr., dog med undtagelse af ca. 145 medlemmer, som vi ikke har en mail-adr. på.

Årsudsendelsen omfattede ud over indbydelsen til generalforsamlingen bl.a. en række tilbud og en medlemsorientering. Det enkelte medlem kan læse informationerne på skærmen, og kan nøjes med at printe de sider, som ønskes på papir. På den måde sparer vi over 15 kr. i omkostninger pr. person om året.

Dette – sammen med en vedvarende forøgelse af medlemsantallet – betyder, at vi kan fortsætte det nuværende aktivitetsniveau flere år ud i fremtiden, uden at det skulle være nødvendigt med en forøgelse af kontingentet. Siden foreningens stiftelse i 1985 har det været de til enhver tid siddende bestyrelses kongstanke, at det aldrig måtte være størrelsen af kontingentet, som skulle forhindre en person i at blive medlem.

Vi har – på baggrund af tilbagemeldinger fra medlemmerne – et klart indtryk af, at der er tilfredshed med de billettilbud mv., som vi har sendt ud med årsudsendelsen. Det gælder for BornholmExpress, som yderligere har givet os 5 billetter til Allinge Simrishavn tur/retur, som der skal trækkes lod om her på generalforsamlingen. Det gælder for Færgen i kombination enten med Bornholmerbussen eller med IC Bornholm.

De 3 gavekort, som vi har fået af DAT, og som der bliver trukket lod om her på generalforsamlingen, har en ganske pæn værdi ... helt op til 3.000 kr. pr. gavekort, men værdien afhænger af, hvordan man anvender gavekortene.

Fyrtårne i 2012

Fyrtårne har en dobbeltfunktion. De skal vise vej og advare. På den måde skaber de sikkerhed for at skibet ikke går på grund. Og skibet Bornholm er ved at gå på grund ... og hvis politikerne på Christiansborg ikke meget snart vågner op, så ender Bornholm om føje år ende som en »museumsø«.

2 situationer i 2012 står tilbage som fyrtårne. De står tilbage som advarsler for fremtiden.

Da Cimber den 3. maj 2012 gik konkurs, viste regeringen desværre sin uvilje mod at sikre Bornholm flyforbindelse til København. Det måtte markedet selv klare, var meldingen fra landets transportminister. Vi må erindre om, at det er regeringens egen skyld, at fly er blevet af så afgørende betydning for transporten til og fra Bornholm. Der er og har længe ikke været nogen som helst mulighed for at benytte færgetransporten, hvis man skal på arbejde eller til møder i København. Ingen arbejdsgiver vil acceptere, at man møder langt op ad formiddagen, ligesom møder eller andre arrangementer heller ikke altid blot kan tilpasses bornholmernes amputerede færgedrift. Med natfærgen var det muligt at nå til København tidligt om morgenen. Nu er det kun muligt med fly. Derfor bliver regeringen før eller siden nødt til at acceptere, at der skal spændes et sikkerhedsnet ud under den bornholmske flybefordring.

Det var transportministerens held, at der stod et professionelt flyselskab i kulissen, som netop havde overværet »Svanens død«.

DAT tog heldigvis over, hvor Cimber slap, men tilbage stod adskillige bornholmere med ubrugelige billetter for mange, mange hundrede tusinde kroner. Enkelte bornholmere har tabt op mod 50.000 kr. Godt nok kan beløbet nu trækkes fra i skat, men det giver kun lidt under en tredjedel i faktisk erstatning.

Nej – heller ikke her var der noget at hente fra regeringen eller folketinget. Bornholmerne måtte selv bære tabene ... for nogen helt op mod 50.000 kr. Henrik Ipsens berømte ord »Evig etjes kun det tabte« fik aktuel betydning.

Selv om DAT fremstår som et professionelt og veldrevet flyselskab, så har vi ingen garanti for, at Bornholm ikke kommer til at stå i samme situation om nogle år. På den beskrevne baggrund fastholder vi, at regeringen har pligt til at spænde et sikkerhedsnet ud under beflyvningen af Bornholm. Det andet fyrtårn fra året 2012 er, at den fra 1/9 2012 gældende kontrakt om samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm giver rederiet ret til at lægge halvdelen af stigningen i olieprisen over på billetternes i forvejen alt for høje pris.

Cimber og Bornholmerflyet/DAT

Cimbers konkurs kom desværre bag på en del af vores medlemmer, idet en del ikke havde tegnet forsikring mod tab af deres billetter. Hvad kunne vi som forening gøre for at bistå medlemmerne? Først og fremmest var det vigtigt, at alle anmeldte deres krav i boet. Derfor stiledede vi os i spidsen for en fælles anmeldelse i boet. Vi tilbød at modtage anmeldelserne med dokumentation og anmeldte tabene via advokat Peter Paldan Sørensen. Det kostede bestyrelsen en del arbejde på den administrative side, men sikrede også vores medlemmer retten til at trække de ubrugte billetter fra i skat. Netop i disse dage sidder de mange medlemmer, som anmeldte deres krav og kan korrigere i deres årsopgørelse for 2012.

Cimber var oprindelig en god og stabil flyleverandør for bornholmerne, men selskabets service var blevet ringere og ringere efterhånden som der kom østeuropæiske penge ind i selskabet, og antallet af flyaflysninger blev større og større. Det seneste år før konkursen steg selskabets billetpriser gan-

ske betydeligt. Hertil kom, at selskabet havde sin helt egen opfattelse af, hvordan EU's regler for passagerrettigheder skulle fortolkes. En del passagerer fik aldrig de erstatninger, som de – efter vores opfattelse – skulle have haft i forbindelse med selskabets aflysninger.

Udgangspunktet for DAT var derfor, at det ville være relativt nemt at gøre det bedre i fremtiden end dér, hvor Cimber slap. Og det har DAT gjort. De fortjener og får også megen ros af passagererne. Selskabet har – med professionalisme og ordentlighed – formået at genetablere ruten med en fartplan og et prisniveau, som igen har fået mange til at flyve, selv om flere gerne så at prisniveauet var mellem 10 og 20% lavere.

For at knytte Bornholm tættere på det sønderjyske DAT, har selskabet »døbt« ruten til Bornholm om til »Bornholmerflyet«. Hertil kommer, at DAT har oprettet et Brugerråd på Bornholm med repræsentanter for de områder, som ofte anvender fly som transport til og fra Hovedstaden. Bornholms Passagerforening er repræsenteret i Brugerrådet og har bl.a. været med til at udarbejde den klippekortsordning, som blev lanceret primo december 2012. Vi tager ofte enkeltsager op over for DAT ved direkte henvendelser, mens mere generelle spørgsmål drøftes i Brugerrådet. Modellen har vist sig at være ganske brugbar. Brugerrådet er på den ene side blevet det forum, hvor vi her på Bornholm kan »tale sammen«, og på den anden side det forum, som DAT lytter efter og drøfter evt. problemer med. Men ingen skal tro, at DAT lader sig drive rundt i manegen i Brugerrådet, når noget ikke er økonomisk ansvarligt.

BornholmerFærgen

Flere emner har været drøftet med Færgen i løbet af året. Generelt oplever vi en yderst stor lydhørhed, og generelt få vi løst problemerne i fællesskab til gavn og glæde for bornholmerne. Især får vi løst mange enkeltstående problemer, men vi har også fået løst adskillige problemer for de mange på en gang, bl.a. problemet med træk på Leonora Christina.

Da Færgen primo 2012 fik ny hjemmeside, var der et udtalt behov for, at kunderne fik mulighed for at lære den nye hjemmeside at kende, især muligheden for at oprette sin egen udgave af hjemmesiden via »Min Færge«. Vi talte straks med Færgen om dette behov, og om muligheden for at kunderne kunne møde op på Biblioteket i Rønne og få undervisning af Færgens medarbejdere.

Det blev til 2 meget, meget velbesøgte møder, hvor Færgen – ud over en generel gennemgang – stillede medarbejdere til rådighed for undervisning på enkeltpersonniveau. Vi har sjældent afholdt arrangementer, som er blevet omtalt så meget efterfølgende. Den måde at møde passagererne på, skal Færgen have stor ros for.

I slutningen af 2011 enedes fragterhvervet og turismen om en sejlplan for 2012. Den kom adskillige af vores medlemmer til at lide under. Med 3 afgang om dagen fordelt over dagens timer med kl. 6.30, 10.30 og 20.30, siger det sig selv, at almindelige passagerer mangler en afgang om eftermiddagen. Vores store signifikante undersøgelse fra december 2011 viser, at bornholmerne ønsker 3 afgang fordelt over dagen kl. 6.30, kl. 12.30 og 17.30.

I 2013 er vi igen tilbage til afgang kl. 6.30, 16.30 og 20.30. Det er bedre, men det er absolut ikke tilfredsstillende for de mange. Belægningsprocenten på 20.30-afgangen om aftenen er i vinterhalvåret midtugedage helt nede på 1-2%. Det er helt ærligt uanstændigt at sejle med så ringe belægning, og når der så samtidig anvendes en hurtigfærge til at fragte gods på, så ophører enhver ansvarlighed over for miljøet og anvendelsen af statens midler. Hele det nuværende forlig er et kludetæppe og alt

for dyrt. Det er sammensat således, at 2 færger arbejder, mens 2 ligger uvirksomme hen i over 90% af årets kalenderdage. Villum Clausen er så miljøbelastende, at den ikke burde have sejltilladelse. Den er også ubehagelig at sejle med i dårligt vejr ... det har adskillige oplevet her i marts måned, hvor den er indsat i stedet for Leonora Christine.

Sådan set skulle vi kunne være ligeglade med, hvor mange skibe der indgår i kontrakten, og hvor mange der ikke sejler. Nej – det kan vi ikke; og det er der flere forskellige grunde til, at vi ikke kan. Først og fremmest er vi interesseret i at få mest færgefart ud af det tilskud, som staten giver. Som det er her og nu, møder vi ofte, at folketingsmedlemmer og ministre fortæller os, at vi aldrig har fået større tilskud end nu. Deri ligger indforstået, at så må vi da være tilfredse og at vi da må have rigeligt med færgedrift. Sådan hænger tingene jo desværre ikke sammen. Og vi vil gøre alt, hvad vi kan, for at sikre os imod, at noget tilsvarende kommer til at gælde, når næste kontrakt skal træde i kraft i 2017. Det vil ikke være samfundsansvarligt.

For bl.a. at finde frem til en løsning, som alle vil kunne bakke op om, og samtidig prøve på at finde laveste fællesnævner på transportområdet for de 3 hovedgrupper (fragterhvervet, turismen og passagererne), afholdt Bornholms Passagerforening den 1. juni 2012 en meget velbesøgt Folkehøring med et panel med repræsentanter fra de 3 grupper, fra kommunalbestyrelsen, fra Færgen og fra DAT.

For at opnå så stor en saglig, upartisk debat og konklusion som overhovedet muligt var dirigenthvervet overladt til DR-journalist Thomas Kofoed Poulsen. I den fælles konsensus, som dirigenten sammenfattede, hedder det:

Bornholm har i 2012 oplevet trafikale problemer, bl.a. i form af en manglende sen eftermiddagsafgang fra Bornholm med hurtigfærge samt stigende priser på flybilletter.

På kort sigt skal der sikres en eftermiddagsafgang fra Bornholm med hurtigfærge på alle årets dage (allerede fra 1/9 2012), og der skal arbejdes for billigere flybilletter.

På længere sigt skal der – via en forbedret udbudsform – sikres en helhedsløsning for trafikken til og fra Bornholm, som tilgodeser alle parter ud fra et centralt ønske om trafikal ligestilling. Grundprincippet om, at transport over vand ikke er dyrere end tilsvarende transport over land, skal indgå i helhedsløsningen.

Sejlplanen blev – som allerede anført – ændret fra 1/1 2013 og sammensat i overensstemmelse med udtalelsen. Afsnittet om en helhedsløsning og trafikal ligestilling – som alle parter enedes om – er et yderst tilfredsstillende grundlag at arbejde videre på. Det er også et godt fælles grundlag igen og igen at præsentere Christiansborg for.

Den 3/11 2011 udsendte Søfartsstyrelsen en ny bekendtgørelse, som trådte i kraft 1/2 2012. Den omhandler bestemmelser for, hvordan rederierne skal/må placere bilerne på dækket.

I bekendtgørelsen står bl.a.:

- *At passagerer har direkte adgang fra og til deres siddeplads i motorkøretøjet, og at denne adgang kan ske sikkert.*
- *At passagerer fra deres køretøj har direkte og sikker adgang til og fra apteringsområder m.v.*

Det betyder ifølge Søfartsstyrelsen bl.a.:

at det ikke er i overensstemmelse med bekendtgørelsen, hvis en passager skal kravle hen over en gearstang, et andet sæde eller lign. for at forlade bilen ad andre døre end den, der hører til passa-

gerens sæde. Det er således heller ikke i overensstemmelse med bekendtgørelsen, hvis en passager f.eks. er nødt til at forlade bilen via bilens bagdør.

Hvad er så årsagen til, at passagererne kan melde tilbage, at rederiet efter deres opfattelse ikke lever op til det i bekendtgørelsen anførte?

Først og fremmest er bilernes konstruktion blevet bredere. Hertil kommer, at der i de nye biler er indbygget airbags i sidedørene; og det gør også åbningen, som passageren skal ud af, smallere. Dernæst har Færgen indgået en aftale om samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm. Den trådte i kraft 1/9 2011. I selve kontrakten indgår **en personbilsenhed (4,50×1,75)**, som Færgen har givet tilbud ud fra, dvs. den plads, som staten har købt på færgedækket til én bil. Og her går det – efter vores opfattelse – helt galt. Et gennemsnit på 1,75 m. i bredden er ganske enkelt alt for lidt.

Vi har foretaget opmåling af 17 forskellige personbiler. Gennemsnittet for disse personbiler ligger lidt over 1,90 m. Når færgen således er bygget til og BornholmerFærgen har indgået kontrakt på andre præmisser end de faktiske forhold samt den nu gældende bekendtgørelse, opstår der naturligvis et misforhold kontrakt og bekendtgørelse imellem.

Selv om antallet af klager til os er blevet færre, så er problemet ikke løst og slet ikke i højsæsonen.

Vi har holdt møder med Færgen om problemet. Vi har dokumenteret problemerne via billeder fra medlemmerne. Vi er kommet med løsningsforslag.

Problemet skal løses mellem Færgen, Transportministeriet og Søfartsstyrelsen ... ikke på vogndækket eller ved flere henvendelser fra os til Færgen.

Men set i relation til, at problemet har været kendt siden 1/11 2011, må og skal det snares løses.

Færgens billetpriser er alt for høje i forhold til den bæreevne det bornholmske samfund har. Priserne ligger betydeligt over det rimelige niveau, dvs. *at transport over vand skal koste det samme som transport over land.*

Staten er før eller siden nødt til at ligestille transporten til, fra og på Bornholm med transport for alle andre danskere.

Siden udliciteringen i 2005 er visse billetpriser steget 70% (målt på listepriisen), mens forbrugerprisindekset i samme periode er steget knap 20%.

Kontrakten om samfundsbegrundet færgebetjening indeholder fra 1/9 2011 en bestemmelse om, at halvdelen af olieprisstigninger (> 5%) kan tillægges billetprisen, og allerede fra 1/1 2013 er priserne steget uacceptabelt meget som følge af olietillæg, dvs. over 5%, hvor de – hvis de alene steg med pristallet – kun skulle stige lidt under 2,5%.

Såvel via Kontaktrådet som direkte har vi appelleret til transportministeren om, at priserne ikke stiger med mere end pristallet. Begge dele har været resultatløse. Heller ikke en henvendelse fra borgmesteren (i egenskab af Kontaktrådsformand) direkte til Færgen har båret frugt.

Det kommer desværre til at gå ud over det bornholmske samfund, som har det svært nok i forvejen. Hver krone, som fragten skal betale yderligere, forringer muligheden for at bevare øens arbejdspladser. Hver krone, som turisterne skal betale yderligere for at komme til Bornholm, forøger risikoen for, at turisterne finder andre og billigere feriemål.

Hver krone, som bornholmerne skal betale yderligere for at komme fra og til Bornholm igen, forringer deres indtægt og forøger risikoen for at afvandringen stiger. Den er høj nok i forvejen.

Prisstigningen pr. 1/1 2013 kan vise sig at blive en katastrofe for Bornholm. Og hvem har bedt om de meget brændstofsugende færger, som nu betjener Bornholm? Hvem har fundet på, at godset skal sejle med en brændstofsugende hurtigfærge med den laveste belægning, man kan forestille sig? Det ikke alene forekommer at være, men det er en aldeles tåbelig beslutning.

En sag, vi desværre ikke kommer uden om at omtale, og som desværre fortsætter ind i 2013, er check-in-tidspunktet med efterfølgende afgang op til 10 minutter før afgang iht. sejlplanen. Vi regner med at holde et møde med Færgen om sagen i næste uge, bl.a. på baggrund af nogle af de informationer, som vi er kommet med i dagspressen. De skal ikke gentages her.

Hvad formålet med at sejle før tid egentlig er, er efterhånden hyllet ind i flere modstridende informationer.

Sagen er – efter vores opfattelse – ret så aparte. Og vi forstår ikke, hvorfor Færgen **kun** har indført systemet et eneste sted, nemlig på ruten Rønne-Ystad ... og kun med én færge, nemlig Leonora Christina. Hvorfor gælder det samme ikke for alle Færgens andre ruter? Hvorfor har man overhovedet et afgangstidspunkt i sejlplanen, når det ikke bruges til noget?

2 ældre ægtepar fra Syd-Østlandet skulle med Færgen en fredag i slutningen af februar 2013. De skulle til en fælles fødselsdag lørdag middag og kørte i hver sin bil, men fulgtes ad. De var i rigtig god tid, fordi vejen var glat og de besluttede sig for at køre ad vejen fra Nexø over Aakirkeby til Rønne, som nok var ryddet bedst. Før de nåede til Aakirkeby holdt der en lastbil på tværs af vejen. De indså hurtigt, at de måtte køre nogle kilometer tilbage og ned til Søndre Landevej. Selv om denne ufrivillige omkørsel tog dem mellem 20 og 25 minutter, nåede de alligevel at ankomme 1 minut før sidste check-in-mulighed, så deres rejse var reddet, men de kørte alt for stærkt og var rystende nervøse for, at »de ikke nåede færgen«, nervøse for, hvad der så ville ske med deres billetter, nervøse for at skulle hjem igen og med færgen næste morgen for at ankomme i sidste øjeblik til deres fødselsdag. De kørte direkte ombord og der kom måske 4-5 biler lige i hælene på dem ... og derefter blev porten lukket og færgen sejlede.

Vi vil foreslå Færgen, at de igen begynder at benytte sejlplanen, men også at de kommer af sted til tiden og ankommer til tiden.

Det hverken må eller skal være en sovepude, at færgen sejler til det rette afgangstidspunkt og at et par enkelte biler eller passagerer kommer med, selv om de er kommet efter sidste check-in-tidspunkt. Vi tror, at det er de færreste, der kommer for sent med vilje. Hvis det konstateres, at det er samme bil eller den samme passager, der kommer for sent igen og igen, så må Færgen tage de skrappe midler i brug over for den enkelte ... og ikke tage de skrappe midler i brug over for alle. Der er områder, som vi igen og igen bliver gjort opmærksom på af vores medlemmer, at der skal gøres noget ved. Når det drejer sig om Færgen, er det stort set kun på det gode skib Leonora Christina, der ønskes ændringer. Leonora Christina har overrasket positivt på mange områder, men der er alligevel ønsker om flere forbedringer, bl.a. kan nævnes:

- ✓ Biler med invalideskilte klager over at komme sidst ombord. De bør komme først ombord, da den handicappede netop skal bruge længere tid på at komme fra bilen og op på passagerdækkene.
- ✓ Bildækket – Søfartsstyrelsens bekendtgørelse: Hvad venter vi på ?
- ✓ Der bør betales for den plads, de enkelte køretøjer anvender på dækket, dvs. både i længde, bredde og højde.

- ✓ Bagtrapperne på LC.
- ✓ Støj på LC.
- ✓ Kæledyr – regler håndhæves ikke ifølge nogen medlemmer.
- ✓ Ombudsmand - del af Passagerrettighederne.
- ✓ Skolerejser.
- ✓ Højtalerne – især kaptajnernes beskeder er svære for passagererne at få fat i.
- ✓ 10 kr.'s pladsbilletter (sammen med IC Bornholm/DSB).
- ✓ Cykler.
- ✓ P-pladser i Rønne.
- ✓ Samkørsels-system.
- ✓ Når PA er indsat, giver det især problemer for tog-passagererne (ikke kun pga. tiden) at komme fra færgen til stationen, manglende orientering på færgen osv.
- ✓ LC med afgang før afgangstidspunktet ifølge sejlplanen.
- ✓ Køge – ventesal, ombord med 20 min. mellemrum, barnevogne etc.

Vi følger kontinuerligt op på arbejdsopgaverne sammen med Færgen. Nogle af arbejdsopgaverne omfatter en del tekniske tilretninger, andre direkte ombygninger, f.eks. for at begrænse støjen ombord på Leonora Christina.

Vi skal også have med, at EU's passagerrettigheder trådte i kraft 18/12 2012. Indtil nu har indførelsen været problemfri, selv om reglerne desværre ikke gælder alle steder, hvor passagererne forudsatte, at de var gældende, f.eks. når Povl Anker på grund af vejret sættes ind i stedet for hurtigfærgerne, og der opstår forsinkelser af den grund.

Vi har udarbejdet en forkortet udgave af reglerne, som ligger på vores hjemmeside.

Ystad Havn

Vi har som medlem af Kontaktrådet også deltaget i Rådets besøg i Ystad Havn. Det fik os til at sætte en liste op med de mange opgaver, vi har igangsat, som vedrører Ystad Havn.

Listen blev gennemgået ifm. besøget og fremført over for ledelsen af Ystad Havn. Enkelte opgaver vedrører også Færgen og/eller DSB/Skånetrafiken. I løbet af de kommende måneder vil vi følge op på de enkelte punkter på listen. Den ser ud som følger:

- 1) Elevatorerne er for små. Når færgen/toget ankommer med 5 barnevogne, 3 kørestole og der samtidig er flere ældre med kufferter, som også gerne vil benytte elevatoren, opstår der ofte ophedede diskussioner om, hvem der har lov til at benytte elevatorerne. Kapacitetsforøgelsen med LC har gjort problemet endnu større.
- 2) Der er alt for få siddepladser i afgangsområdet. Det er især et problem, når færgen er forsinket i ankomst til og afgang fra Ystad på de store rejsedage, hvor afgangsområdet også er alt for småt.
- 3) Der bør være overdækket, så gang mellem færgen og tog/bus kan foregå i nogenlunde tørvejr.
- 4) Der mangler overdækning/vindafskærmning ved Bornholmerbussen (og ved toget kan det også gøres bedre).
- 5) Der mangler kuffertbokse, som passagererne kan komme til hele døgnet. Terminalen og stationen er lukket størstedelen af dagen.

- 6) Flere pendlere har udtrykt ønske om et parkeringsareal i Ystad (tæt på færgen), så det vil være muligt at bruge egen bil til Ystad, og derefter tage færgen uden bil. Der er bl.a. tale om en repræsentant, et boldhold, nogle pendlere m.fl.
- 7) Der mangler toilet, når IC Bornholm ikke er ankommet og/eller ikke afgår til tiden, resp. holder ude på sporet mod øst. Terminalen lukkes ned, så snart færgen er sejlet ... og stationen er ofte lukket er budskabet.
- 8) »Omladning« af liggende patienter fra den bornholmske Falck-ambulance til den sjællandske Falck-ambulance bør foregå på et ordentligt afskærmet sted.
- 9) Bilerne må ikke stå med motoren tændt på opmarcharealerne. Derfor mangler der et varmt rum, som bilens fører og passagerer kan opholde sig i, til bilen må startes igen. Det er ikke mindst et problem, som bliver rejst hver eneste vinter.
- 10) Der mangler muligheden for at købe drikkevarer og eventuelt lidt spiseligt, når bilens og dens passagerer »er spærret inde i opmarchområdet«, som et medlem har udtrykt det flere gange.
- 11) Alt tyder på, at problemerne med, at cyklerne ikke må komme igennem hegnet ind til opmarchområdet (men skal cykle hele vejen uden om), er ved at blive løst, og gerne skulle være løst inden påske. Det glæder vi os til (efter over 10 års problem for cyklisterne med at nå at køre de ca. 2 km. fra toget og til bilindkørslen).

Inden vi ser på samarbejdet i 2012 med IC Bornholm/DSB og Bornholmerbussen, skal vi lige en tur rundt om transitreglerne:

Transitreglerne

Da Manu Sareen blev minister for nordisk samarbejde skrev vi til ham og ønskede ham tillykke med embedet. Samtidig benyttede vi lejligheden til at henlede hans opmærksomhed på de transitregler, som bornholmerne er underlagt, når vi rejser gennem Skåne. Det har medført et godt samarbejde med såvel ministeren som hans embedsmænd. Ministeren gik til opgaven med en stor ildhu, men i sit stille sind må ministeren efterhånden nok erkende, at reglerne ikke vil forsvinde, for får regeringen lempet en regel, så dukker der blot en anden op.

Vi mener derfor fortsat og argumenterer for, at den eneste løsning, som den danske regering bør arbejde for, er en transitkorridor for rejsende mellem Bornholm og det øvrige Danmark.

Vi deltog i Folkemødet 2012 ved forskellige paneldebatter etc. Manu Sareen skulle også have været paneldeltager – sammen med os – i en debat om netop transithindringerne i Skåne. Desværre var ministeren forhindret i at komme, men alligevel blev det en god debat, og netop den debat blev en hel del omtalt både i Danmark og i Skåne. Efterfølgende har vi også skrevet om problemet til den svenske samarbejdsminister.

Et område, hvor vi konkret har set en forbedring, er den noget pikere sag om transport af afdøde gennem Sverige. Det problem har fundet sin løsning ... næsten da. Den sag arbejder bedemændene videre med, men vi følger den.

Bornholmerbussen

Bornholmerbussen var i både 2011 og 2012 stærkt generet af, at de svenske toldmyndigheder gentagne gange stoppede busserne på vej til Ystad, så de adskillige gange havde vanskeligt ved at nå Leonora Christina i Ystad til dens afgangstidspunkt.

Vi arbejdede sammen med Jørgen Andersen på at få stoppet eller i hvert fald begrænset kontrollen, så det i hvert fald ikke kom til at holde busserne tilbage med alle de sagesløse passagerer, som blot gerne ville nå deres færge. Vi måtte imidlertid erkende, at det ret ofte skete, at der blev fundet narke i bagagen eller hos passagererne. Men når narkoejeren var fundet, var der ingen grund til at holde resten af bussen tilbage. Det har de svenske toldmyndigheder efterhånden fuldt ud accepteret.

Hertil kommer, at det danske politi er begyndt at foretage kontroller, inden bussen afgår fra København. Og som noget helt nyt har IC Bornholm også været undersøgt af det danske politi med narke. Denne kontrol er ligeledes foregået før toget afgår fra Københavns Hovedbanegård.

Vi løser de enkeltsager, der opstår sammen med Jørgen Andersen. Enkelte kan læses som kommentarer på vores hjemmeside.

Holdepladsen ved afgang i København er ikke den helt ideelle, men det håber vi, at der kommer en løsning på i løbet af 2013.

Som det kan læses under omtalen af besøget i Ystad Havn, gives der med jævne mellemrum udtryk for læsteder i Ystad og gerne overbyggede arealer. De seneste 3-4 vintre har især været medvirkende til at disse ønsker fremkommer.

IC Bornholm/DSB

Vi er skuffede, meget skuffede over DSB.

Efter 10 år uden ordentlige kontaktmuligheder fik vi i marts 2010 tildelt en såkaldt strækningsansvarlig. Det var Søren Møller, som vi fik et fantastisk godt og konstruktivt samarbejde med. Vi nåede rigtig langt i de 2½ år, som samarbejdet varede, før Søren Møller i oktober 2012 fik nyt arbejde i DSB. Vi fik en ny strækningsansvarlig, Heidi Bornholdt Nielsen, samt en teknisk kontaktperson vedrørende IC Bornholm, Dennis A. Jørgensen. Vi investerede mange ressourcer i skiftet, og fik også hurtigt et fortrinligt samarbejde med de 2 nye. Dog var Heidi Bornholdt Nielsen, den daglige kontaktperson.

Men glæden varede kort og medio februar i år fik vi besked om, at den fyringsrunde, som DSB havde foretaget for at spare penge, nu også havde ramt Heidi Bornholdt Nielsen – og at stillingen næppe ville blive genbesat. Vi skrev straks til den ansvarlige direktør, Gert Frost, at vi ikke var tilfredse med en sådan omlægning, men blev desværre blot bekræftet i, at Bornholm ikke længere har en strækningsansvarlig, men kun en områdeansvarlig som kontaktperson. Det bringer os tilbage på niveauet før 2010.

Det er en klar serviceforringelse af ruten, som har haft en stigning i antallet af passagerer på 23% i årene 2010, 2011 og 2012.

Dette skal ikke mindst ses i relation til, at der gennem 2012 har været forlydender om, at Transportministeriet har igangsat debat i Folketingets Transportudvalg om, hvorvidt DSB skal høre op med at køre med tog mellem Ystad og København (fra 2015), fordi bornholmerne godt – efter ministeriets opfattelse – kan nøjes med bussen.

Tanken er absurd – og kan kun være tænkt af personer, som aldrig har sat sig ind i, hvilken opgave IC Bornholm reelt løfter.

Bornholmerbussen udfører et godt og veldrevet transportarbejde, men der er absolut brug for IC Bornholm: Forældre med sovende barn/børn i barnevogn, kørestole og cykler og mange andet, for slet ikke at tale om, at mange har brug for toilet undervejs.

I stedet for at tænke tanker om ophør af IC Bornholm burde folketinget tænke tanker om, hvordan man kan få banen udstyret med nødvendige overhalingsspor. Det ville dog være rimeligt, at der via den store nye tog-fond på 27,5 mia.kr., kunne afsættes de nødvendige midler til at nedsætte tiden for kørslen mellem Ystad og København. Men embedsmændene har også – uden særlig megen politisk protest – fået placeret IC Bornholm som en udenlandsk rute.

Så længe folketinget kan stå inde for at bruge over 200 mio.kr. om året på at have skibe liggende stille i Rønne Havn og sejle med en hurtigfærge hver eneste aften året rundt, som har så lav belægningsprocent om vinteren, som tilfældet er, så længe kan det ikke forsvares at tale om, at IC Bornholm er omkostningskrævende for den danske stat.

Vi har skrevet til direktøren for Skånetrafiken og gjort ham opmærksom på de mangler, der er på Ystad-banen, herunder behovet for vigespor. Skånetrafiken er bekendt med problemet, men vi skal ikke forvente, at svenskerne selv etablerer de nødvendige vigespor de første mange år.

I årets løb har vi drøftet forskellige spørgsmål med DSB, bl.a. kan næves:

- ✓ DSB-billetter bør (ligesom Bornholmerbussens) kunne købes via Færgens hjemmeside.
- ✓ Forsinkelser (bl.a. som følge af Leonora Christinas forsinkelser).
- ✓ Anvendelsen af Pågatog, Øresundstog og/eller bus i stedet for IC Bornholm (Færgen og DSB har udarbejdet en flyer (vejledning)).
- ✓ Kastrup: Problemer med IC Bornholms placering på perronen. Busstoppested kan ikke findes.
- ✓ Anvendelse af hotel i Ystad (når DSB skal finde overnatningssted til passagererne, fordi færgen er sejlet) i stedet for at køre passagererne tilbage til København (løsning er fundet).
- ✓ Orange billetter.
- ✓ Pendlerprodukt med Færgen og IC Bornholm.
- ✓ Pladsbilletter.

Prisen for en fægebillet, inkl. en billet til viderebefordring fra Ystad til København er absolut rimelig i relation til tilsvarende i den øvrige del af Danmark.

Anvendelsen af tog-bus i stedet for toget har heldigvis været begrænset i forhold til de foregående år. I langt de fleste tilfælde, hvor IC Bornholm ikke kan få plads på skinnerne, når færgen er forsinket, beder DSB sine kunder anvende Pågatoget til Hyllie og derefter tage Øresundstoget. Fra København er man dog nødt til at anvende bus.

Bornholmerflyet/DAT

Vi har været inde på, at DAT har taget over efter Cimber på en for bornholmerne absolut tilfredsstillende måde.

Christiansøfarten har i efterhånden en del år sørget for at posten er kommet til øen hver eneste morgen. Det har rederiet klaret ganske godt. Nu har DAT imidlertid overtaget denne opgave. Det er vi også overbevist om, nok skal fortsætte på den gode måde, som det er foregået på hidtil.

At DAT har overtaget posten, har fået en positiv sidevirkning, nemlig den, at der nu flyves kl. 6:15 fra Bornholm på alle hverdage. Det har ikke mindst medlemmerne af vores Pendlergruppe udtrykt stor tilfredshed med.

Der er nye EU-regler for passagerrettighederne. Dem vil vi i den kommende tid sætte os ordentligt ind i og udarbejde en kort beskrivelse, som vil blive lagt på vores hjemmeside.

De gamle regler havde i stort omfang været forbi EU Domstolen, fordi de var uklare at fortolke. Vi ser frem til, at det nye regelsæt er klarere og mere rimeligt formuleret.

BAT

Generelt må vi sige, at vi efterhånden får få klager over BAT. De klager, vi får, er til gengæld ret ens og ret vedvarende, dvs. at bussen ikke kører på bestemte strækninger på bestemte tider.

Det er lidt kedeligt for alle parter, at BAT på det nærmeste har nedlagt sit brugerråd. Det er lidt ærgerligt, at BAT ikke selv ser værdien i at have et brugerråd.

Hvad har vi mere beskæftiget os med?

Vi har beskæftiget os med adskillige opgaver i 2012, som ikke er omtalt i beretningen indtil nu.

Transportministeren har bedt et lille udvalg bestående af de 3 hovedgrupper i det bornholmske samfund, dvs. erhvervet, turismen og passagererne, sammen med borgmesteren og viceborgmesteren om, at se nærmere på, hvordan det næste færgesubud skal se ud. Vi sidder i udvalget som passagerernes repræsentant. Vi har helt fra begyndelsen ønsket at få belyst mulighederne for en helhedsløsning. Vi har også ønsket at få belyst alternativer til den nuværende færgedrift, bl.a. færgetyper og destinationer. Endvidere er det af afgørende betydning, at færgerne fremover sejler, når der er noget at sejle med og ikke sejler næsten tomme frem og tilbage mellem Rønne og Ystad.

Den 14/12 2006 vedtog vores egen kommunalbestyrelse følgende beslutning:

Trafikkontaktrådets indstilling blev godkendt, idet der i perioden til udbudet 2015/16 skal planlægges anløb i Kastrup og forudsætningerne i form af anlæg søges iværksat.

Beslutningen fremsendes til trafikministeren og formandskabet for trafikkontaktrådet.

Liste K og Liste R ønsker en mindretalsudtalelse tilføjet om at det indstilles til transportministeren, at den dobbelttrekkede natfærge fremover sejler mellem Bornholm og Nordhavnen i København i stedet for mellem Bornholm og Køge.

Liste C ønsker en mindretalsudtalelse tilføjet om at der til Ystad skal være 2 hurtiggående færger med flere afgang, uændret pris og uændret overfartstid, at der bliver en enkeltrettet godsroute til Køge og en enkeltrettet passagerer/godsroute til København.

Det er desværre en af de slags beslutninger, som bliver vedtaget og derefter puttet ned i en skuffe.

Det er virkelig ærgerligt, at kommunalbestyrelsen ikke har fulgt op på sine egne vedtagelser, fordi det ville kunne blive til gavn for alle i det bornholmske samfund at få en ordentlig undersøgelse af mulighederne. Det er ærgerligt, at forslagsstillerne, nemlig SF, ikke følger op på deres egne forslag. Måske bliver Dragør i de kommende år interessant at kigge på som mulig destination. Men det forudsætter, at der kommer skinnebåren transport til byen. De radikale i hovedstaden har tanker om, at den skinnebårne transport, som forventes at komme til at køre på og under Amagerbrogade, kan forlænges til Dragør. Det mest realistiske er en letbane, men selv en sådan vil kunne gøre Dragør

attraktiv. 25/1 2013 har vi skrevet til Dragørs borgmester Allan Holst, for at høre, hvad kommunen mener om sådanne tanker/planer, men vi har endnu ikke fået noget svar.

Selv om regeringen netop har besluttet at investere 27,5 mia. miljøkorrekte kroner i togdriften mellem København og de større jyske byer, så føler vi os absolut ikke sikre på, at næste udbud kommer til at afspejle nogen tilsvarende interesse for Bornholm, hverken miljømæssigt eller investeringsmæssigt.

Det har stor betydning – også for det trafikale område – at Almegårds Kaserne blev bevaret. Derfor skrev vi den 25/1 2013 personligt til samtlige medlemmer af folketinget om vores bekymringer for samfundet, hvis Almegårds Kaserne blev lukket. Vi har fået usædvanligt mange svar udvisende stor forståelse for de bornholmske problemer og herunder for det transportmæssige. Vi har som forening ingen som helst mening om, hvorvidt det er korrekt eller ej at have et militær. Vores henvendelse var alene samfundsmæssig og set i transportperspektivet.

Vi går gerne i dialog med alle, der har en mening om transport til, fra og på Bornholm. Derfor deltager vi også gerne i Folkemødet i det omfang, hvor vi kan være med i enhver debat enten officielt eller uofficielt. Men bestyrelsen besluttede i 2012 og har igen i 2013 besluttet, at vi – efter en vurdering af omkostningerne – ikke vil bruge medlemmernes penge på at stå i et telt i Allinge i nogle dage. Vi har adskillige andre måder at komme i kontakt med medlemmerne og bornholmerne i øvrigt på; og vel at mærke uden omkostninger overhovedet.

Vi har i flere år haft et samarbejde med Tunnelforeningen. Det samarbejde har vi drøftet i 2012 bestyrelserne imellem. Vi er enige om, at fortsætte samarbejdet og gerne udvide det i det omfang dette er muligt.

Forud for kommunal- og folketingsvalg holder vi normalt et møde, hvor politikerne kan præsentere deres/partiernes synspunkter på transporten til, fra og på Bornholm for de fremmødte. Det gør vi således også i 2013. Det holdes den 1/11 2013 på Biblioteket i Rønne. Netop til dette møde vil vi – sammen med Tunnelforeningen – invitere alle interesserede til at møde op.

Gennem 2012 og i begyndelsen af 2013 har vi holdt adskillige møder med ministre, politikere og andre relevante personer. Vi kan bl.a. nævne, at

- den 1/3 2012 havde Folketingets udvalg for Landdistrikter og Øer studietur til Bornholm. Vi blev bedt om at deltage i en arbejdsmiddag på Hotel Griffen og herunder komme med et indlæg. Indlægget kan ses på vores hjemmeside.
- den 24/5 2012 holdt vi møde med transportministeren. Vores såkaldte »talepapirer« kan ses på vores hjemmeside.
- Den 12/2 2013 mødtes vi med den socialdemokratiske transportordfører, Rasmus Prehn. Også det møde vil helt sikkert være til gavn for fremtiden.

Hertil kommer en hel del møder med transportleverandørerne med lufthavnens ledelse om bl.a. beredskabet og mange flere. Vi har deltaget i en studietur med Kontaktrådet til Skotland – og som allerede nævnt har vi deltaget i et besøg i Ystad Havn.

Det skal også nævnes, at vores Pendlergruppe også separat har haft en del møder med diverse ministre og folketingspolitikere. I 2012 har konstruktionen med at have Pendlergruppen som en separat gruppe under foreningen vist sig at have mange fordele. I flere tilfælde har »øvrige« bestyrelsesmedlemmer kunnet hjælpe lederen af Pendlergruppen, når han ellers skulle møde op alene.

I 2011 nærlæste vi (og kommenterede) adskillige politiske programmer. Vi kan på bornholmernes vegne glæde os over, at mange af de ubehagelige forslag, så som flyafgift, ikke er blevet gennemført. I løbet af 2012 har vi udarbejdet en del høringsvar. Blandt andet kan nævnes:

- ✓ Høringsvar i forbindelse med skattereformen.
- ✓ Høringsvar til Bornholms Udviklingsplan 2012

Endvidere har vi læst og kommenteret:

- ✓ Analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm.
- ✓ Redegørelsen fra Udvalget om dansk luftfart.

Der er en meget stor forskel på analysen og redegørelsen. Førstnævnte er ganske enkelt visionsløs, mens redegørelsen så absolut indeholder visioner.

Vi forsøger at få lagt så meget som muligt ud på vores hjemmeside, så medlemmerne kan følge arbejdet året igennem via hjemmesiden. Vi beder om forståelse for, at vores hjemmeside pt. ikke er 100% opdateret. Det skyldes bl.a. bestyrelsen har været stærkt optaget af »den daglige drift af foreningen« samt at formanden har haft helbredsproblemer og er blevet opereret.

Det skyldes også, at Steen Lindén – efter 4 år – har måttet trække sig tilbage som webmaster af personlige grunde. Vi er ham en meget, meget stor tak skyldig for det enorme arbejde, han har lagt i at modernisere og vedligeholde vores hjemmeside.

Vi byder vores nye webmaster, Aage Hansen, et varmt velkommen. Tak fordi, at du Aage Hansen, har taget over. Vi er overbevist om, at vi – sammen med vores nye webmaster – nok skal få en fuldstændig opdateret hjemmeside igen i løbet af det næste par måneder.

Vi fik i 2012 indført kommentarfelt, så medlemmerne altid blot kan skrive en kommentar, som alle andre kan læse og evt. også kommentere. Det var et ønske fra medlemmerne af; men det vil være synd at sige, at muligheden benyttes i særlig stort omfang. Medlemmerne opfordres til at bruge den mulighed for at komme til orde.

Ud over en stor tak til transportleverandørerne for godt og givende samarbejde i 2012, vil vi også gerne takke for samarbejdet i DAT's Brugerråd og samarbejdet i Kontaktrådet. Efter at problemet med hvem der repræsenterer de bornholmske pendlere, er blevet løst, er samarbejdet i Kontaktrådet blevet betydeligt bedre.

Vores samarbejde med en god del af kommunalpolitikere har i 2012 også været både godt og gavnligt for Bornholm. Det samme har samarbejdet med de politiske partier været. En stor tak skal også lyde til de 2 folketingsmedlemmer.

Samarbejdet med de 3 hovedmedier på Bornholm har igen i 2012 været ualmindelig godt. Der er grund til at takke rigtig mange enkeltpersoner, men risikoen for at glemme nogen, vil være for stor. Derfor skal der lyde en stor tak til alle, som er samarbejdsvillige, og som vi gerne vil gavne Bornholm.

Bestyrelsen

Der er ifølge vores vedtægter tale om bestyrelsens beretning, men jeg vil – som formand – tillade mig at komme med nogle særlige bemærkninger, som ikke er godkendt af bestyrelsen.

2012 var rent helbredsmæssigt ikke noget jubelår for mig. Jeg havde på et og samme tidspunkt 3 forskellige problemer at kæmpe med (dårlig ryg og dårlig hofte samt Parkinson). Der har været adskillige gange, hvor jeg ganske enkelt ikke har kunnet gennemføre besøg, nå en arbejdsopgave eller

lignende. Men der har været udvist en så stor velvillighed og forståelse fra bestyrelsens side, at det skal nævnes særskilt. Igen vil jeg undlade at sætte navn på enkeltpersoner, men takke bestyrelsen under ét. Rejsen til Skotland var jeg ikke i stand til at gennemføre, så der trådte et medlem til og tog med. Turen til Ystad Havn gjaldt det samme, også her trådte et medlem til og vi var repræsenteret. Det havde været naturligt, at jeg var taget med Pendlergruppen til flere af deres møder, bl.a. et møde med skatteministeren; men også her trådte et andet medlem til.

Når vi skal mødes med personer ovrefra, som kommer og besøger os her på øen, er der også et medlem, som åbner hus og hjem stort set hver gang.

Salen plejer at klappe, når beretningen er aflagt. I år vil jeg dedikere enhver klapsalve til bestyrelsen, som har bakket mig så trofast og vedholdende op ikke mindst i det seneste år.

Hovedparten af bestyrelsen har siddet på deres pladser i temmelig mange år. Og tak til jer 3, der endnu en gang lader jer indstille til genvalg. Efter mange år som suppleant måtte Birte Skot-Hansen træde ind som bestyrelsesmedlem i december 2012, da Erik Nielsen valgte at forlade bestyrelsen. En tak for det arbejde, som du, Erik Nielsen, udførte.

Med de 2 nye suppleanter, som vi foreslår generalforsamlingen at vælge, sikrer vi os igen, at der er politisk balance i bestyrelsen. Det skal i den forbindelse understreges, at ingen politiske partier har ret til en plads i vores bestyrelse, men vi er altid glade for, at de politiske partier anser vores arbejde for vigtigt for samfundet, så de også hjælper til med at finde aktive personer til vores bestyrelse.

Aldersgennemsnittet vil blive trukket gevaldigt ned med 2 så unge i bestyrelsen. I løbet af 1 til 4 år må generalforsamlingen indstille sig på, at den siddende bestyrelse ikke lader sig genvælge.

De 3 skrappe mostre har alle passeret de 70 år, Pendlergruppens repræsentant lader sig vælge for 2 år, men med retten til at ophøre med arbejdet efter 1 år. Jeg vil selv gerne fortsætte et par år eller tre endnu, men må se tiden an mht. mit helbred.

Derfor vil der være brug for gode suppleanter, som kommer ind i arbejdet, inden de træder ind i bestyrelsen som valgte medlemmer.

Vi har tidligere benyttet os af at have en ambassadør tilknyttet til bestyrelsen med henblik på senere at blive suppleant, for at sikre kontinuiteten i arbejdet. Det vil vi også benytte os af i det nye valgår. Valgreglerne for Pendlergruppens repræsentation i bestyrelsen er anderledes end for de almindelige medlemmer. Generalforsamlingen skal således tage stilling til om de foreslåede kandidater kan vælges eller ej. Pendlergruppen indstiller Preben Holm som bestyrelsesmedlem og Pia Engell Winther som suppleant for Preben Holm. Pia Engell Winther er desværre ikke til stede på grund af arbejde. Hun arbejder som læge. Der kan ikke her på generalforsamlingen stilles med en modkandidat, idet de 2 repræsentanter skal vælges af og blandt pendlerne til generalforsamlingens godkendelse. Hvis generalforsamlingen siger nej til valget, skal der ske en ny indstilling fra Pendlergruppens side.

Bestyrelsen beder også generalforsamlingen om at bakke op om, at godkende de 2 indstillede.

Vi slutter på samme måde som sidste år med en stor tak til medlemmerne for jeres opbakning. Uden den var vi bestyrelse for ingenting. Vi er imidlertid bestyrelse for Bornholms Passagerforening. Det er vi faktisk ikke så lidt stolte af – tak !

Og så må I gerne klappe, men husk det er bestyrelsen, I klapper for.

15/3 2013