



1. marts 2012

Først og fremmest vil bestyrelsen i Bornholms Passagerforening takke for muligheden for at give nogle af vores synspunkter til kende over for Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer og samtidig byde udvalget velkommen til vores dejlige ø. Foreningen blev oprettet i 1985 og har lige knap 900 medlemmer.

Vores fremmeste opgave er at arbejde for lige vilkår med det øvrige land for al kollektiv transport både til og fra Bornholm samt på Bornholm. Transporten over vand må ikke koste mere end transporten over land, mener vi, og det eksempel, vi har fået lagt i jeres mappe, viser med al tydelighed, at sådan er det ikke nu. Afstanden fra Odense til København svarer nogenlunde til afstand fra Rønne til København. Begge steder skal passeres en bro. Derfor er det næsten alene fæргеprisen, som gør, at det koster over 3 gange så meget for den bornholmske familie at rejse til Hovedstaden, som det koster for familien fra Odense. Det er en barriere, som er afgørende for bosætning på Bornholm; og det gælder vel at mærke såvel almindelige passagerer, pendlere, som turister og fragterhvervet.

Staten kommer til at betale over 1,2 mia.kr. i den nuværende kontraktperiode for den samfundsbegrundede fæргеbetjening. Statens tilskud har aldrig været større, men er det undersøgt ordentligt, om pengene også gives rigtigt ud? Det tror vi ganske enkelt ikke på at de gør.

Er de valgte transportløsninger de rigtige, anvendes den rigtige tonnage, er det fornuftigt at blande gods og passagerer, når man derved får en sejlplan i lavsæsonen, som passagerer og turister synes er nærmest håbløs. Vi har netop i dag fået tal fra Trafikstyrelsen, som viser, at dagens sidste afgang ud af Rønne til Ystad visse dage kun sejler med 2% af de 1.400 personer, der kan sejles med. Er det rigtigt at sende en brændstofslugende hurtigfæрге af sted på et tidspunkt, hvor passagererne ikke har brug for en afgang, fordi der skal sejles gods. Er det ikke alt for dyrt at sende gods med en hurtigfæрге. Skulle f.eks. fly tænkes ind i en samlet transportløsning. Det er i hvert fald ønskeligt, at der spændes et sikkerhedsnet ud under flytransporten ... og det er ikke nødvendigvis det samme som statsstøtte. Hvorfor holder man stædigt fast i katamaranfærger af aluminium, når alle andre kommercielle rederier i Østersøen – og andre steder – i stedet anvender den konventionelle superfærgeteknik, som kan sejle i

al slags vejr og isfyldte farvande? Aluminiumsfærgen må alt for ofte aflyses og erstattes af en gammel konventionel færge, Povl Anker.

Vi kender godt svaret. Det er for at spare her og nu, men ikke i længden. Når kontraktperioderne er så korte, som de er, vægter tonnagekøb alt for meget, og gør statens tilskud alt for højt i forhold til, hvad vi reelt får af færgedrift. Et forslag kan være, at staten ejer tonnagen og f.eks. kun udliciterer driften. Og hvor er miljøet for resten blevet af de seneste 10 år.

Især efter udliciteringen begyndte i 2005 er færgeforligene blevet kludetæpper, hvor man bare syr en ny lap på, hvis der mangler noget et sted, fordi man tilfældigvis sparede noget et andet sted. Hvorfor sejler man f.eks. med 50 afgangene i højsæsonen, som ikke bruges, fordi de ankommer kl. halv to om natten? Det er nærmest umuligt at få dem flyttet til tidspunkter, hvor de kan gøre mere gavn, fordi kontrakten er så ufleksibel. Er det hensigtsmæssigt at indgå en kontrakt, som ikke kan ændres i hele kontraktperioden?

Ystad er ikke vores endestation, og transporten mellem Ystad og København skal også indgå i en samlet transportløsning. Det samme skal den kollektive transport på selve Bornholm.

Transporten via Sverige er underlagt flere end 70 restriktioner. Bornholmerne bør være underkastet dansk lovgivning, når de rejser fra et sted i Danmark, nemlig Bornholm, til et andet sted i Danmark.

Det er helt klart at næsten alle, der rejser via Sverige bryder en eller flere af de godt 70 restriktioner. Tænk f.eks. på at det ikke er tilladt at medtage et glas Kodimagnyler uden at man først har været på apoteket og fået udstedt et såkaldt pillepas. Man har fra politisk side forsøgt at ændre på de mange restriktioner i snart 15 år, men lempelserne er næsten ikke til at få øje på. Det burde være tænkt ind i ændringen af natfærgen fra Rønne til Køge til en næsten ubrugelig dagfærge.

Ud-pendlerne udgør den største samlede indtægtsgruppe for Bornholm. Gruppen udgør ca. 1.200 personer. Planlægning og fordeling af hjemmetiden i relation til arbejdstiden er vanskeliggjort over det seneste årstid. Her må igen nævnes sejlplanen og nedlæggelsen af natfærgen. Flypriserne har også været for høje, og siden 1/1 2012 har 3 medlemmer i vores Pendlergruppe besluttet at stoppe med pendling af den grund. 2 flytter fra øen, når de får solgt deres hus. Den 3. stiller sig op i arbejdsløshedskøen.

Det er efter vores opfattelse yderst nødvendigt, at muligheden for at pendle til job på Sjælland er et alternativ til job på Bornholm. Pendlermulighederne skal derfor styrkes

i forhold til i dag. Og en ligestilling til andre pendlere, som har job i Hovedstaden bør indtænkes i en løsning.

Bornholm er den eneste kommune i Danmark, hvor det er nødvendigt, at »distancependle«, bare for at arbejde i nærmeste nabokommune i samme Region. ***Med ”distance-pendling” menes, at det er nødvendigt, at pendle med fly, hvis man alene bor på Bornholm og har dagligt arbejde i nabokommunen (fx har familie med børn, hvor daglig tilstedeværelse i hjemmet er nødvendig) eller hvor der for at varetage vedvarende jobbet er nødvendigt at overnatte i nærheden af arbejdsgivere, for at kunne opfylde dennes forventninger til arbejdets udførsel.***

Flytransporten er eneste mulighed for at tage frem og tilbage samme dag. Transportprisen bør være særlig lav for sådanne pendlere og være uafhængig af transportformen. I dag er det næsten alle, der har overnatninger i København. Derfor bør alle udgifter i forbindelse med nødvendig overnatning i København være fradragsberettigede. Et særligt skattefradrag eller et statsligt og skattefrit fast pendlertilskud pr. udearbejdsdag. Sådanne ordninger bør tage udgangspunkt i, hvad indtægten ville være, hvis pendleren i stedet havde tilsvarende ansættelse på Bornholm.

Det er typisk de højere uddannede, som pendler, og det er – medmindre der flyttes statslige arbejdspladser eller f.eks. uddannelsesinstitutioner til øen – næppe sandsynligt, at der kommer flere sådanne arbejdspladser på Bornholm. En nærliggende tanke ville i så fald være at flytte humanistiske universitetsuddannelser til Bornholm. Tænk, hvor relevant det ville være at læse arkæologi på Bornholm.

Bornholm er det sted i Danmark, som har den laveste pendlingsprocent. Det indikerer at Bornholm med de givne muligheder ikke selv vil kunne løse udfordringen.

Til slut vil jeg lige berøre pendling på selve Bornholm. Den kollektive busdrift på Bornholm har det seneste par år gennemgået en yderst tiltrængt og positiv fornyelse af rutestrukturen. Desværre er prisniveauet for at benytte den offentlige transport alt for højt i forhold til at benytte egen bil.

Men før vi får gennemanalyseret det samlede behov for transport fra, til og på Bornholm, og her taler jeg om behovene for alle interesseområder, får vi aldrig en transport, som vil gavne Bornholms udvikling under ét. Hvad der gavner samfundet på Bornholm under ét, gavner også mulighederne for at få nye tilflyttere.

Afvandringen fra Bornholm har både antalsmæssigt og relativt nået et niveau, som bør få alle røde signallamper til at blinke. Sørg for en samlet transportløsning med de rette muligheder. Hvis ikke det sker meget snart, står staten tilbage med en forpligtelse over for, at Bornholm ender som et museum om relativt få år... og det er efter sigende meget dyrt at drive et museum.