

S-transportordfører i Folketinget debatterede trafik med bornholmerne:

Man skal tage hele landet i brug

Af Jens Stubbjær

Der skal gøres noget, og det skal være nu. Ellers dør Bornholm!

– Jeg har jo ikke en pose penge med, men jeg ser med stor forståelse på de ønsker, I har her på Bornholm. Trafikal ligestilling med samme pris for transport over vand, som det koster at køre på land, er et meget tiltalende princip. Men det koster mellem 65 og 130 millioner kroner at gennemføre. Jeg vil gerne slå et slag for det, men nogen i Finansministeriet vil være imod, sagde Socialdemokratiets transportordfører i Folketinget, Rasmus Prehn.

Torsdag eftermiddag stod han overfor en sal på Bornholms Efterskole, der var propfyldt med 40-50 spørgelystne bornholmere, som var særdeles interesserede i at høre, hvad denne – for bornholmske trafikforhold vigtige mand – havde at sige om øens trafikale forhold.

Intenst møde

Han landede med flyveren lidt før klokken 17. Og med en returbillet til klokken 19.30, var der lagt op til et intenst møde. Det var arrangeret af Bornholms Passagerforening og DSU. S-kandidat til at blive øens folketingskandidat, Lea Wermelin, havde sørget for, at partiets transportordfører kunne smutte fra hovedstaden til Bornholm, inden han skulle hjem til Nordjylland. Og Lea Wermelin har måske også briefet Rasmus Prehn om øens trafikale dilemmaer.

I et halv times oplæg til forsamlingen kom Rasmus Prehn grundigt omkring de mange velkendte problemstillinger og præsenterede en grundholdning, som ikke kunne støde de fremmødte bornholmere.

– Togfonden – jo det er rigtigt, der er ikke noget i den til bornholmerne. Trafikpolitisk skal vi ikke kun investere i de store byer. Politisk vil vi gerne et helt land, som hænger sammen, sagde han og citerede norske Jens Stoltenberg for at sige »Man skal tage hele landet i brug«. Rasmus Prehn nævnte blandt andet pendlernes udfordringer, transithindringer gennem Sverige, ekstra udgifter til fuel til færgerne med mindre svovlindhold, IC Bornholms vigtighed for nogle passagerer og fortsatte:

– IC Bornholm skal styrkes. Vi skal blive bedre til at lave pakker af billetter, gerne en fælles billet til bro og færge. Jeg får også mange henvendelser om perronen på Hovedbanegården, der ligger så afsides. Bussen er en kommerciel succes, men ikke alle kan bruge den. Og Lea Wermelin har foreslået et fradrag for pendlerne, så man kan få flere ressourcer stærke mennesker til at bo på Bornholm. Det er en relevant diskussion, sagde Rasmus Prehn i sit oplæg.

Velforberedt

– Jo, han har sat sig godt ind i tingene, konstaterede formanden for Bornholms Passagerforening, Bjørn Carlsen, der var godt godt tilfreds med den forhåndsviden om de bornholmske forhold, den socialdemokratiske transportordfører præsenterede.

Kontante løfter til bornholmerne om forbedringer i trafikken med fly og færge til øen var det – ikke overraskende – derimod småt med. Til gengæld kunne Rasmus Prehn love, at han lyttede. Og han fangede hurtigt de problemstillinger, som de fremmødte efter en meget kort kaffepause præsenterede ham for.

Svenskerne...

– Det er ikke rimeligt, man tvinger bornholmerne til at køre over 100 kilometer og betale broafgift – ud over færgeprisen – for at man kan komme til nærmeste nabokommune, hovedstaden. Vi skal direkte over.

– Der er over 70 transithindringer. Man siger, man vil tale med svenskerne om det. Men man skal ikke bare sige, man vil tale med dem. Man skal gøre det. Det hjalp hurtigt, da det drejede sig om transport af afdøde.

– Hvorfor er det altid IC Bornholm-toget, der holder og venter, mens påga-toget kører forbi i fuld fart? Hvor meget sparer staten ved, at bornholmere og turister er tvunget til at bruge Øresundsbroen, blev Rasmus Prehn spurgt.

– Ja, I betaler både for færge og bro, det er rigtigt. På Fyn vil de også gerne have, at det kan blive gratis at køre over Storebæltsbroen. Det kan være, vi skal have et fælles togprojekt med Sverige, der kan skabe bedre togforbindelse gennem Sverige, bemærkede han.

Andre fulgte op:

– Rejsen over Køge er en pinsel. Stationen i Køge er hærget, og elevatorer er defekte. Stien til færgen er skummel. Hvad bliver de 200 millioner kroner i tilskud til Færgen brugt til? Hvorfor kan vi ikke se i regnskabet, om de i virkeligheden bliver brugt på Samsø eller i Grækenland?

– Byg to nye superfærger, som staten kan eje, og lad driften komme i udbud, lød et forslag.

– Jeg er besnæret af ideen, men jeg tror, nogle EU-regler kommer på tværs. Tiden er ikke til det, mente Rasmus Prehn til det forslag.

Grisefærger

Turistbranchens behov for gode og billige forbindelser blev fremhævet. Og flere udtrykte bekymring for konsekvenserne, hvis slagteriet lukker, og mange lastbiler med levende svin hverdag skal fragtes med færger.

– Er der plads til passagererne, hvis alle de grise skal om bord på færgerne? Det vil ikke fremme turismen, hvis der skal lastbiler med levende grise på færgen, lød det fra en anden.

Men mest vægt blev der lagt på trafikal ligestilling og priserne, og en udtrykte det kontant:

– Det er alt for dyrt. Der skal gøres noget, og det skal være nu. Ellers dør Bornholm!

.....

Passagerforeningen gav sine ønsker til S-ordfører

Det gælder om at få en helhedsorienteret og helårsbaseret transport, hvor frekvens med videre også er brugbar for bornholmerne i lavsæsonen.

Det var ét af de mange ønsker, som Bornholms Passagerforening torsdag eftermiddag fik afleveret til Socialdemokratiets transportordfører, Rasmus Prehn.

Foreningens formand, Bjørn Carlsen, afleverede foreningens ønskeseddel, til Ramus Prehn på mødet på Bornholms Efterskole og gennemgik den for de fremmødte.

Ønskeseddel

Og der stod mere på sedlen. For eksempel:

»At der tages skyldigt hensyn til miljøet, at vi ikke får flere klude syet på kludetæppet, at vi slipper for transithindringer, at videretransport indgår, for eksempel IC Bornholm, at fly indgår, at vi får sejllads for pengene og ikke »ligge-skibe«, at transport over vand skal koste det samme som transport over land, at vi får trafikal ligestilling, at vi får enstrenget transport og slipper for transitbesværet over Skåne, brobetaling etc. Den enstrengede transport skal foregå hurtigt og være komfortabel med mulighed for at arbejde undervejs. Destinationen skal være hovedstadsnær, motorvejsnær og have skinnebåren videretransport, fremførte foreningen«.

Og fortsatte:

»Sejltiden mellem Bornholm og Sjælland/Amager må ikke overstige 3,5 timer, færgetype skal være superfærge (som f.eks. Color Lines Superspeed), der kan sejle i næsten al slags vejr og alligevel giver passagererne en god overfart, to ens skibe med stor kapacitet (hurtig dagsejllads og langsom natsejllads). En suppleringsfærge, der kan bruges til Tyskland og Ystad om sommeren. Destinationen skal være Kastrup, Dragør, Prøvestenen eller Nordhavn. Det er en større investering, men det tjener sig ind i fremtiden, argumenterede foreningens formand, som sluttede med en hilsen om øens togforbindelse: »Rør ikke IC Bornholm, men rationaliser og lad det køre, når der er passagerer at køre med!«

.....

Bid mærke i begrebet distancependling!

Sådan lød opfordringen fra pendlergruppen i Bornholms Passagerforening til Rasmus Prehn, da han i egenskab af partiets transportordfører var mødt frem for at møde bornholmerne på Bornholms Efterskole.

Og i et oplæg uddybede de, hvorfor pendlernes forhold er vigtige – også det bornholmske samfund i det hele taget.

Især mener pendlergruppen, det er vigtigt, at de særlige udgifter, de bornholmske pendlere har, bliver anerkendt og kompenseret på linje med andre pendlers udgifter, selv om pendling her har karakter af netop distance-pendling.

»Med »distance-pendling« menes en pendling i jobmæssig sammenhæng, hvor der pendles til nærmeste nabokommune i samme region, og hvor det er nødvendigt at anvende fly, hvis man skal have en daglig tilstedeværelse i hjemmet (bopæl) og passe jobbet (for eksempel børnefamilie), eller hvor der må overnattes uden for bopæl i nærheden af arbejdsgiveren«, forklarer pendlergruppen til Rasmus Prehn. Målsætningen er, at udgiften for en »distance-pendler«, der som udgangspunkt »kun« pendler over én kommunegrænse, ikke bør være højere end for eksempel pendling mellem København og Hillerød. Ligestilling skal ske enten ved compensation eller ved skattemæssig udligning.

Vilkår

Det er en erkendt realitet, at distancependleren i de senere år er blevet ringere og ringere stillet, for eksempel ved reduktion af rejsefradraget, manglende rabatordninger, flytransport på markedsvilkår, manglende fradrag for dobbelt husførelse, reduktion af den skattemæssige værdi af befodringsfradrag, ufleksibel sejlplan.

- Disse omkostninger opleves for distancependlerne som en »ekstra skat« på arbejde og en reduktion af den disponible indkomst, sagde lanto Gerdes på pendlergruppens vegne.
- Og det er skidt for øen. Det betyder nemlig, at (ifølge DI Bornholm) der fraflytter netto seks personer (i den arbejdsduelige alder) per uge fra Bornholm. Ifølge en undersøgelse, der blev udført blandt pendlergruppens medlemmer primo juni 2012, overvejer en tredjedel af de aktive pendlere at fraflytte øen, hvilket flere også har gjort siden, for at få privatøkonomien til at hænge sammen, fortalte lanto Gerdes.

Kroner

Gruppen har sammenlignet en distancependlers netto-meromkostning med en kollega på arbejdspladsen:

For en pendler bosiddende på Bornholm med job i Hovedstaden udgør netto-meromkostningen 77.267 kroner, når fly anvendes, for at »bo hjemme«, hvad især børnefamilier foretrækker. For en pendler bosiddende på Bornholm med job i Hovedstaden udgør netto-meromkostningen 57.375 kroner, hvis færgen anvendes. Det kræver natlogi i ugens hverdage.

– For eksempel hvis en ledig slagteriarbejder skal have job i Region Hovedstaden, vil det betyde et dramatisk fald i den disponible indkomst (hertil kommer de personlige omkostninger): Ved arbejde på Bornholm er den disponible indkomst 183.140 kroner. Ved arbejde i nabokommunen (København) bliver den disponible indkomst 105.730 kroner. Ved ledighed bliver den disponible indkomst 100.450 kroner.

– Valget står så mellem »ledighed« eller »flytning«, konstaterer pendlergruppen, som selvfølgelig anbefaler, at staten gennem bedre vilkår for pendlerne gør det mere attraktivt at bo på Bornholm, selv om man arbejder for eksempel i København.