

- varetager enkelt- og kollektivt rejsende passagerers interesser, herunder fremme af en rimelig takst- og passagerpolitik, som ikke stiller passagerer på Bornholm ringere end passagerer i det øvrige land.

Formand Bjørn Carlsen, Rønnevej 42, Bodilsker, 3730 Nexø. Tlf. 56 49 17 25 / 29 26 17 33. Email: b.carlsen@tdcadsl.dk

Bornholm, den 16. maj 2014

Kære Flemming Damgaard Larsen

Først vil vi takke for, at vi får mulighed for at beskrive situationen på/for Bornholm og bornholmerne, som vi ser den i maj 2014.

Vi vil forholde os til nogle generelle iagttagelser samt til følgende grupper i det bornholmske samfund:

- 1) De almindelige bornholmske borgere (hr. og fru Kofoed og deres familier (100% af hverdagsene leves på Bornholm).
- 2) Pendlere: Såvel ud- som indpendlere. Der lægges dog vægt på de her på øen skattebetalende udpendlere (distancependlere).
- 3) Studerende.
- 4) Pensionister.
- 5) Tilflyttere.
- 6) Turismen.
- 7) Erhvervslivet.

Det bornholmske samfund har – ligesom alle andre ø-samfund i Danmark – igennem mindst en halv sekel været inkommoderet af, at **de skiftende regeringer og Folketinget aldrig er blevet enige om en politik/strategi for ø-samfundene**. Dette står i skarp kontrast med f.eks. Sverige.

Regeringerne og Folketinget har været optaget af, hvordan de skulle få infrastrukturen mv. i de større og større byområder til at hænge sammen. Samtidig er øerne gået mere og mere i forfald. »Der er nok så yndigt og hyggeligt på de små øer«, har indstillingen været; men det bliver der ikke ved med at være. Vi er allerede gået over fra ynden til forfaldet. Bornholm er i resignation – både økonomisk og mentalt. På Bornholm ses det også tydeligt på husene i visse byer, f.eks. i Østermarie. I de samme byer er huspriserne særdeles lave. Forfaldet skal stoppes; men det bliver dyrt, og det skyldes alene, at regeringerne og Folketinget ikke har lyttet i tide.

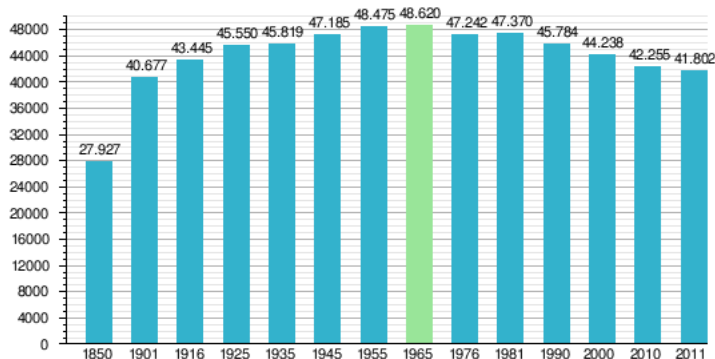
Hertil kommer, at borgerne på øerne stemmer med fødderne i disse år – de flytter fra øerne i hidtil ukendt omfang. Bornholms befolkning kan i disse år nedskrives med ca. 500 personer om året. Faktisk flytter flere end 500 i den arbejdsduelige alder; men der kommer nye borgere til øen, så nettotallet af fraflytninger holdes nede på ca. 500 årligt.

De nye borgere – der for manges vedkommende er på overførselsindkomst – køber i et vist omfang de meget, meget billige (og ikke optimalt vedligeholdte) huse. Sådanne huse opkøbes også af personer, som køber husene med udlejning for øje. Og denne udskiftning af borgere fremmer ikke vedligeholdelsesstandarden.

Det er **NU**, at der skal handles, for om ikke andet, så at sætte forfaldet på standby.

En oversigt over Bornholms befolkningstal fra 1850 og til nu taler sit tydelige sprog om, hvornår der har været vækst i antallet af borgere, og hvornår der har været tilbagegang. Holdes dette op imod udviklingen af antal borgere i Danmark, ses det tydeligt, at der i mange perioder (ikke mindst de seneste 25-30 år) er tale om 2 kurver, der afviger betydeligt fra hinanden og i perioder er direkte modsatrettede.

Dette sammenholdt med f.eks. transporten er inden for de seneste 30-40 år ganske interessant læsning:



I 1976 er der 47.242 beboere på Bornholm. I 1981 er der 47.370 beboere på Bornholm. Det er den eneste gang i de seneste 50 år, hvor antallet af borgere har været stigende.

Danmarks økonomiske situation var i den omtalte periode meget kritisk. Der er formentlig kun 2 grunde til, at befolkningstallet var stigende i stedet for faldende:

- 1) Indtjeningen i fiskeriet var god
- 2) Staten sikrede Bornholm en helhedsorienteret transportløsning og øgede tonnagen betydeligt ved at få bygget 2 nye færger (datidens superfærger), der opfyldte det behov, som det bornholmske samfund havde på daværende tidspunkt.

Siden helhedsløsningen i 1978 af den samfundsbegrundede færgebetjening har billetpriserne desværre i alt for lange perioder været alt for høje. Der har manglet en politik/strategi/vision for øerne i Danmark og deres samfundsbegrundede transportbetjening. **Der har manglet regelsæt for, hvordan priserne bør beregnes.** Hvilke parametre bør indgå ved en sådan prisfastsættelse? Der har fra regeringernes og Folketingets side manglet indsigt/indsyn i forholdene på øerne, og ikke mindst manglet en vilje til at ville opretholde livet på øerne. I det hele taget, har der enten ikke været vilje til at acceptere, hvor altafgørende transporten er til udkantsområderne/øerne eller også har der ikke været indsigt i, hvad det indeholder af fordele, at et samfund først og fremmest opbygger sin infrastruktur (samfundets fundament) – og derefter opbygger samfundets øvrige elementer. Uden at fornærme nogen »har der ikke været stemmer i ø-samfundene«.

Siden udliciteringen i 2005 af færgebetjeningen af Bornholm er billetpriserne steget alt for voldsomt i forhold til pristallet/samfundets økonomiske udvikling. Listepriisen for den mest benyttede billettype »Bil + 5« er således steget med 72%, mens pristallet kun er steget godt 20%.

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.

Lad os se lidt nærmere på de oven for nævnte grupper i det bornholmske samfund.

Ad 1

De almindelige bornholmske borgere (hr. og fru Kofoed og deres familier (100% af hverdagene leves på Bornholm):

I de seneste 10-15 år er der sket en betydelig forringelse på 3 områder for hr. og fru Kofoed og deres familie.

- 1) Arbejdsløshedskøen har i adskillige år været betydeligt længere på Bornholm end i størstedelen af det øvrige Danmark. I meget lange perioder har Bornholm haft den ikke-ønskværdige ære, at være indehaver af landets længste arbejdsløshedskø. Dette skal endda sammenholdes med, at antallet af borgere i den arbejdsdygtige alder er faldet relativt mere end befolkningstallet er faldet (aldersgennemsnittet er steget betydeligt i perioden og mange er gået på førtidspension, efterløn eller folkepension).
- 2) Familiens værdi i fast ejendom er i de seneste 7-8 år faldet betydeligt. Det har også været medvirkende til, at der ikke har været gennemført renoveringer i nødvendigt omfang af boligerne på Bornholm.
- 3) De færreste tænker på, at familien Kofoed må kigge godt og grundigt i deres eget regnskab og nationalregnskabet, før de kan gå ud og købe varer i butikkerne. Hvordan har lønnen relativt udviklet sig i forhold til varenes pris (Forbrugerprisindekset ^{*)}, skatten og så meget andet?

Sådan er de også nødt til at kigge i regnskabet, når de skal købe en billet med Færgen, fordi de skal til moster Odas 75-års fødselsdag.

I 2005 kostede både en tur i Netto og en fægebillet som udgangspunkt således en kronefaktor svarende 100.

I 2014 koster en tur i Netto en kronefaktor 120, mens fægebilletten er steget til kronefaktor 172.

Og familien Kofoeds indtægt er kun steget, så de kan betale de 120 kr.

Ad 2

De bornholmske pendleres vilkår og økonomiske situation er blevet forringet ekstremt i den seneste halve snes år. Der er især tale om forringede skattemæssige vilkår pga. nedsættelsen af fradragsværdien for transportfradrag fra 33% til 25% – og nedsættelsen af rejsefradraget fra oprindelig 98.000 kr. til nu (2013) 25.000 kr. Vi henviser i øvrigt til det materiale, som vi havde udarbejdet ved Pendlergruppens foretræde den 29. april 2014 for Udvalget for Landdistrikter og Øer.

Det har i en årrække været vanskeligt for pendlerne at leve med Færgens sejlplan og Bornholmerflyet/DAT's fartplan i lavsæsonen.

I det følgende vil vi nævne de områder, som Folketinget for alvor må forstå, er behov hos pendlerne, som må opfyldes inden for overskuelig fremtid, hvis ikke antallet af pendlere fra Bornholm skal falde yderligere i de kommende år ^{**)} , fordi den nuværende situation er negativ særbehandling af pendlere såvel fra som til Bornholm:

- 1) Flytransport skal sikres og om nødvendigt gøres samfundsbegrundet.
- 2) Distancependling skal være »udgiftsneutralt« svarende til, hvad en gennemsnitpendler i Movia-området må afholde til pendling i arbejds- eller uddannelsesmæssig sammenhænge inkl. flytransport.
- 3) Fradrag for boligomkostninger til dobbelthusførelse for distancependlere genindføres.
- 4) Eventuelt særligt distancependlerfradrag. Det vil motivere tilflyttere og fastholde ressourcestærke familier på Bornholm.
- 5) Regulariteten for både fly og færger skal passe ind i et gennemsnitligt pendlermønster (især morgen og aftenafgange skal passe sammen med pendlernes arbejdsdage).
- 6) Billet i Movia-området skal også gælde til, fra og på Bornholm (inkl. BAT).
- 7) Der skal være offentlig transport fra Rønne til København mindst svarende til komforten i IC Bornholm.
- 8) Offentlig transport mellem Rønne og København bør maksimalt vare 2½ time.
- 9) Transport over vand må ikke koste mere end transport over land.
- 10) Internet bør være gratis eller til danske takster på hele rejsen og dette bør også gælde telefoni.
- 11) Forsikringsforhold på rejse til og fra Bornholm skal være de samme, som mellem andre danske byer, inkl. autohjælp, sygesikring mm. Det er en helt urimelig forskelsbehandling, som forstærkes 1. august 2014 (resultat af Finansloven).

Ad 3

De bornholmske studerendes vilkår er heller ikke sammenlignelige med studerende i det øvrige Danmark. De ydes ikke transporttilskud i samme omfang som øvrige unge studerende i resten af landet. Derfor er det blevet en helt fast kutyme, at de unge rejser fra øen for at videreuddanne sig. De bosætter sig i København eller i en af de andre uddannelsesbyer, når de er færdige med studentereksamen eller tilsvarende uddannelse. Muligheden for pendling er stort set ikke økonomisk til stede.

De færreste af de veluddannede unge vender desværre tilbage. Tilbage på øen er de ikke-faglærte, de håndværksuddannede og tilsvarende uddannelsesniveau. Bornholm affolkes derfor ikke blot af ca. 500 personer om året, men affolkningen sker især blandt de veluddannede.

Ad 4

De billige huse har – sammen med naturen og fritidsmulighederne – igennem en længere årrække fået økonomisk velfunderede pensionister til at bosætte sig på Bornholm. Langt de fleste har haft en eller anden form for tilknytning til øen i forvejen; men det er ikke gældende for alle.

De pensionister, som har levet på Bornholm hele livet, har en relativ lav indkomst/pension. Størsteparten har kun folkepensionen at leve af.

Pensionisterne får en betydelig rabat på transporten til og fra øen. Det gælder både med færge og med fly. Rabatten er aldeles rimelig for de mange lavindkomstpensionister på Bornholm.

Vi ønsker ikke at fjerne en eneste krone i rabat, men blandt vores pensionistmedlemmer med lav indkomst udtrykkes ofte en undring over, at rabatten er den samme for alle pensionister – uanset indkomst.

Den service, som har været ydet til pensionisterne i form af f.eks. hjemmehjælp, er de senere år skåret betydeligt ned.

Antallet af pensionister udgør en relativt større og større andel af den bornholmske befolkning. Det kan mærkes i det bornholmske kommunale husholdningsbudget. Det kan også mærkes hos transportleverandørerne ... og det er Folketinget nødt til at forholde sig til på enhver måde, bl.a. også ved indgåelse af forlig om samfundsbegrundet transport til og fra Bornholm.

Der findes umiddelbart ikke sammenlignelige diagrammer over befolkningens alderssammensætning i hele landet og tilsvarende for Bornholm; men tallene kan aflæses i regneark på nettet ... og forskellen er markant.

Ad 5

Der flytter heldigvis også yngre familier til Bornholm. Det burde være en solstrålehistorie i sig selv. De unge familier sætter sig ind i, hvor skolen eller børneinstitutionerne ligger i forhold til deres eget huskøb, hvor Borgercentrene ligger, hvordan og hvor idrætsfaciliteterne er, hvilke kulturtilbud, der findes, hvordan den offentlige bustransport er og meget, meget andet.

Men når vinteren kommer, opdager den unge, nytilflyttede familie, at Bornholm er anderledes. Her slukkes lyset før den sidste bus er kørt i garage, her ophører snerydningen visse steder om eftermiddagen; men alle steder senest kl. 18:00. Her kan man ikke forudsætte, at den skole, der lå der i går, også ligger der i morgen. Antallet af skolelukninger mv. har været stort.

De unge familier flytter måske til øen, fordi den ene part har fået arbejde på Bornholm; men det viser sig ofte at være vanskeligt for den anden part at få et kvalificeret arbejde, og en pendlertilværelse overvejes måske. For en sådan pendling er kun fly mulig som transportmiddel, og familien opdager pludselig, at skattereglerne betyder, at de skal betale langt mere i egen andel (efter skattefradrag) af transporten end tilsvarende afstand transport koster i den øvrige del af landet.

Når familien så ønsker at besøge egen familie eller venner væk fra Bornholm, belaster omkostningerne ved sådanne besøg budgettet i væsentligt omfang.

Resultatet bliver ofte, at familien flytter væk fra Bornholm igen efter 3-5 år, hvis det ellers er muligt at sælge boligen til en pris, så familien slipper for, at »eventyret på Bornholm« ender med gæld.

Der gøres et stort arbejde for at tiltrække nye familier til Bornholm; men de grundliggende forskelle (især af økonomisk art) mellem Bornholm og den øvrige del af Danmark, som især vil være medvirkende til, at familien flytter igen, kan kun Folketinget ændre på.

Ad 6

Bornholm kan ikke leve af f.eks. fiskeriet eller landbruget alene ... og da slet ikke af turismen, selv om den alene er mange bornholmeres indtægtsgrundlag. For den almindelige bornholmer er ansættelse i turismeregionens eneste ansættelsesmulighed; men ansættelserne er typisk ikke baseret på helårsansættelser. Det harmonerer dårligt med de regelsæt, ledige omfattes af.

For turismen er prisen for at komme til og fra Bornholm alfa og omega. Hovedparten af turisterne kommer med færgen til Bornholm. Som gennemgået tidligere i denne redegørelse, er færebilletpriserne steget alt for meget i forhold til den faktisk disponible indkomst.

Tidligere har turismen også haft problemer med, at kapaciteten i højsæsonen har været for lille.

Denne hurdle er heldigvis ikke længere et problem; men har til gengæld medført, at færgerne ikke udnyttes optimalt. Der ligger således 2 færger uvirksomme hen i tæt på 11 måneder om året. Det gør vi alt for ikke skal gentage sig i næste kontraktperiode.

Ad 7

Intet sted er færgepriserne af større »her og nu«-betydning end inden for erhvervslivet på Bornholm.

For tiden arbejdes der ihærdigt for at redde 200 arbejdspladser på slagteriet i Rønne. Der er flere grunde til, at Danish Crown har varslet lukning af slagteriet; men transportprisen for de slagtede dyr er den absolut primære grund til varslingen.

Vi kender ikke tallene fra slagteriet i Rønne for, hvor meget mere en arbejdsplads på Bornholm koster end en tilsvarende arbejdsplads i det øvrige Danmark. Men virksomheden Hasle Refractories (i Hasle) har foretaget en beregning, som viser, at virksomheden – alene på grund af de høje transportomkostninger – har en merudgift på 60.000 kr. pr. medarbejder om året ved at være placeret på Bornholm (end et andet sted i Danmark).

* _ * _ *

Der kommer heldigvis mange positive initiativer på Bornholm. Der sker meget positivt; men der skal langt mere til for at stoppe den kolossalt store afvandring, øen oplever i disse år.

Bornholm har i mange år været kendt som stedet, hvor design, keramik og glaskunst skabes og blomstrer.

Bornholm er også blevet stedet, hvor de gode fødevarer kommer fra, f.eks. de højt værdsatte skovgrise.

Men i disse uger kæmper skaberen af »Bornholmerhanen« for sin overlevelse. Det er igen fragtomkostningerne, der har fået virksomheden til at gå på standby.

Hvis Folketinget vil nedlægge det bornholmske samfund, skal man blot fortsætte i samme spor som nu, så kommer det helt af sig selv; men hvis man vil udvikling og genskabelse af det bornholmske samfund, så er her nogle forslag, der har vist sig at have virkning i andre lande, bl.a. i Sverige:

- 1) Transportomkostningen til og fra øen skal beregnes efter et fast regelsæt:
 - a) Transport over vand skal koste det samme som transport over land.
 - b) Der skal spændes et sikkerhedsnet ud under beflyvningen af Bornholm. Beflyvningen gøres om nødvendigt samfundsbegrundet.
 - c) Størrelsen af transporttilskuddet fra staten skal ydermere kunne beregnes/måles til at have en positiv effekt på det bornholmske husholdningsregnskab (udviklingen i billetprisen for biler/passagerer skal holdes under udviklingen i Forbrugerprisindekset – og der skal opstilles en tilsvarende måling for godstransporten).
- 2) Bornholm skal tilføres statslige arbejdspladser.
- 3) Bornholm skal gøres til en uddannelsesø, hvor flere længerevarende uddannelser placeres. F.eks. har Gotland haft utrolig stor glæde og gavn af oprettelsen af et universitet på øen.
- 4) Bornholm udvikles til en konferenceø; der er tale om udvikling af hoteller mv. samt en optimal transport til og fra øen. Det vil give langt flere hotelovernatninger uden for højsæsonen.
- 5) Mindst et af statens kulturtilbud henlægges som underafdeling til Bornholm. Man kan f.eks. forestille sig en underafdeling af operaen eller tilsvarende af balletten. Der bygges en opera eller et ballethus neden for Hammershus med en stor glasflade som scenebaggrund (dvs. Hammershus indgår som et baggrundstæppe).

Det virker måske drømmeagtigt, men ville om noget give transporten og turismen helårsbelægninger i hidtil ukendt omfang – og der skabes et helt unikt miljø omkring et sådant hus. Det kan blive verdensberømt på linje med operaen i Sidney.

Den krone, som staten vælger at bruge på udvikling af Bornholm nu, vil komme mangefold igen ...

Men først og fremmest gælder det om at sammensætte en helheds- og helårsorienteret visionær transport, der prismæssigt indvirker positivt på det bornholmske husholdningsregnskab.

Bornholm skal ikke afvikles – Bornholm skal udvikles !

De venligste hilsner

Bjørn Carlsen



*)

Formålet med forbrugerprisindekset er – ifølge Danmarks Statistik – at belyse prisudviklingen for de varer og tjenester, der indgår i husholdningernes forbrug på dansk område og er en økonomisk indikator, der anvendes til at måle ændringer i de priser, som husholdningerne betaler for varer og tjenester. Den procentvise ændring af forbrugerprisindekset er et mål for inflationen og er et centralt økonomisk nøgletal

**)

Antallet af pendlere kan opgøres på mange forskellige måder. Vi vurderer alene antallet ud fra, at personerne pendler for at varetagge et job (typisk i nabokommunen) for at undgå arbejdsløshedskøen på Bornholm (eller at fraflytte Bornholm). I vores vurdering af pendlerbegrebet indgår også de personer, der fortsat har bopæl på Bornholm, men som er under uddannelse væk fra Bornholm.