

Bertel Pedersen: Ved behandlingen af dette lovforslag vil jeg indledningsvis sige, at Bornholms befolkningsmæssige udvikling i mange år ikke har kunnet følge udviklingen i det øvrige land og nu er stagnerende eller for nedadgående og i større omfang for personer i de produktive aldersklasser. Bornholms geografisk afsides beliggenhed i forhold til afsætningsmarkedet resulterer i højere transportomkostninger, hvilket forstærker en ugunstig udvikling for erhvervslivet og dermed for øen som helhed. Imidlertid er Bornholm ikke blot en ø, men også en landsdel, der som selvstændigt amt må kæmpe for at skabe rimelige vilkår for sine ca. 47.000 indbyggere. Det må være i hele samfundets interesse, at der på Bornholm opnås en udvikling, som svarer til gennemsnittet i det øvrige land.

I 1967 nedsatte regeringen det såkaldte Bornholmsudvalg, der skulle fremkomme med forslag til en løsning af de bornholmske problemer. Dette skete i et digert værk, hvis konklusioner var, at såfremt Bornholm fik et årligt tilskud på 15 mill. kr., ville meromkostningerne være dækket. De største udgifter vedrørende erhvervslivets konkurrenceevne var transport- og elpriser.

Min ærede kollega her i tinget hr. Kofod sagde i et interview i B. T. den 11. november 1968:

„Regeringen må besinde sig på en Bornholmspolitik, så øens ungdom ved, hvad den har at rette sig efter. Skal bornholmerne have et rimeligt mål af chancer for at opnå en levefod på linje med det øvrige land, må der penge til. Måske burde man overveje at stryge transportomkostninger til og fra øen helt.“

Så vidt er der vel ingen der agter at gå, men ved de forhandlinger, der har været ført også med VKR-regeringen, har det gennemgående tema været transport- og elpriser.

Bornholms erhvervsråd har i sine bestræbelser for at få virksomheder placeret på Bornholm flere gange stødt på problemet de høje fragtomkostninger. For at nævne et par eksempler: for nogle måneder siden var en virksomhed, der ville beskæftige 40 damer, ved at placere sig på Bornholm, men sprang fra i sidste øjeblik og valgte Maribo, hvor fragten til København med ugentligt lastbiltog var under en fjerdedel af udgiften

fra Bornholm. Selv har jeg forrige år bistået en bornholmsk trævarevirksomhed med at sikre en stor ordre, der kunne betyde 35 mands beskæftigelse. Her var den bornholmske virksomhed den billigste danske leverandør, men når fragtudgifterne blev indregnet, kunne Bornholm ikke være med.

Et embedsmandsudvalg har undersøgt fragtomkostningerne mellem Bornholm og København i forhold til tilsvarende fragtomkostninger i det øvrige land. Dette udvalg har forbindelse med de bornholmske virksomheder, der beskæftigelsesmæssigt har størst betydning. Efter anmodning har disse virksomheder indsendt materiale udvisende mertransportomkostninger i forhold til andre landsdele. Det fremhæves, at flere af Bornholms store byggeforretninger har en kapacitet, som muliggør en eksport til andre landsdele, og de forudser udvidelser af deres produktion i tilfælde af en transportmæssig ligestilling, ligesom andre virksomheder nu åbner muligheder for at blive konkurrencedygtige ved leveringer uden for Bornholm, hvorved man kan sikre og udvide beskæftigelsen.

Forelagt resultatet af embedsmandsudvalgets undersøgelse, som af regeringens erhvervsudvalg fandtes at indicere betydelig højere transportomkostninger for Bornholm end de øvrige danske landsdele, anmodedes arbejdsgruppen om at udarbejde forslag til trafikmodeller, hvorved en nedbringelse af fragterne kunne foretages. Den herefter foretagne undersøgelse omfattede subsidieordninger, koncession, samarbejde mellem staten og Bornholms Dampskibsselskab af 1866 og endelig statsovertagelse af selskabet.

Såfremt staten skulle medvirke til en subsidieordning, forudsattes, at staten til gengæld fik indseende med selskabets takstfastsættelser. Dette indseende frabad 66-selskabet sig. Der fremkom forslag fra 66-selskabets side om, at støtten skulle ydes direkte til de eksporterende virksomheder i stedet for. Begge disse muligheder er efter min mening uholdbare. Hvis man fra statens side yder hjælp for at ligestille fragtomkostningerne med det øvrige lands, må man arbejde ud fra en basispris og kompensere for merudgifterne. Dette kræver i begge tilfælde indseende med selskabets takstpolitik. Nye investeringer, der kræver forrentning og