

Læsø, Samsø og Ærø
– udvikling og muligheder

af

Anne Kaag Andersen

Henning Kristensen

Carsten Madsen

Ulrich Bach

Malene Jørgensen

Jens Stephensen

Ole Hougaard

Claus Kruse

Henrik Christoffersen

Jie Zhang

Svend Lundtorp

Nils Karl Sørensen

AKF Forlaget

November 2003

Forord

Denne rapport er resultatet af et samarbejdsprojekt mellem AKF, Carl Bro og team2 om en udviklingsstrategi for Læsø, Samsø og Ærø. Projektet blev igangsat i foråret 2003 og afsluttes med denne rapport primo november 2003. Formålet med projektet er at komme med konkrete forslag til initiativer, der støtter øernes udvikling som levedygtige samfund. Formålet er altså ikke at skitsere den samfundsøkonomisk optimale politik, men alene elementer til en udvikling af øernes erhverv og levedygtighed.

Projektet er finansieret af Indenrigs- og Sundhedsministeriet og de fire kommuner på Læsø, Samsø og Ærø. Projektet er fulgt af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de tre øer, de tre amter og ministerier:

Kommunaldirektør Poul Andersen, Læsø Kommune

Kommunaldirektør Robert V. Rasmussen, Samsø Kommune

Kommunaldirektør Ingrid Svendsen, Ærøskøbing Kommune

Kommunaldirektør Lars Rud, Marstal Kommune

Fuldmægtig Martin Bjørn Jensen, Nordjyllands Amtskommune

Fuldmægtig Peder Bang Århus Amtskommune

Fuldmægtig Kasper Westh, Fyns Amtskommune

Chefkonsulent Henrik Severin Hansen, Amtsrådsforeningen i Danmark

Konsulent Thomas Rafn, Kommunernes Landsforening (indtil juni 2003)

Fuldmægtig Lone Johannsen, Kommunernes Landsforening (fra juni 2003)

Fuldmægtig Pernille von Lillienkjold, Økonomi- og Erhvervsministeriet

Kontorchef Niels Jørgen Mau, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Fuldmægtig Jane Andersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Fuldmægtig Peter Werther Andersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Fuldmægtig Søren Gregersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Både arbejdsgruppen og deltagerne ved de afholdte workshoper og interview takkes for en stor indsats og entusiasme.

Nils Groes

November 2003

Indhold

1 Sammenfatning	9
2 Status og analyse	16
2.1 Erhvervssituation	18
2.1.1 Det lokale erhvervsliv på øerne	18
2.1.2 Øernes erhvervsliv og arbejdsmarked – sammenlignet med andre dele af Danmark	24
2.1.3 Turismens omfang og påvirkning af erhvervslivet	36
2.2 Transport	39
2.2.1 Sejlplaner	39
2.2.2 Trafik	41
2.3 Den socioøkonomiske situation og udvikling	56
2.3.1 Befolkningsudvikling	56
2.3.2 Indkomster	57
2.3.3 Huspriser	59
2.3.4 Befolkningens uddannelsesniveau	60
2.4 Kommunernes situation	61
2.4.1 Små kommuner med faldende folketal	61
2.4.2 Kommunernes økonomi	63
2.5 De danske småøer	69
2.6 Fremtidsudsigter	70
2.6.1 Perspektiver for folketallet	71
2.6.2 Prognose for regionaløkonomisk udvikling	84

3 Idékatalog	88
3.1 Mulige initiativer	89
3.1.1 Teoretiske overvejelser	89
3.1.2 Visioner for at styrke udviklingen på øerne	91
3.2 Statslige initiativer	92
3.2.1 En ny transportmodel	92
3.2.2 Erhvervs- og arbejdsmarkedsindsats	94
3.2.3 Særlig økommunestatus.....	98
3.2.4 Frihedsbrev	100
3.2.5 Sikring af kommunernes økonomiske handlemuligheder.....	101
3.3 Amtslige initiativer	102
3.3.1 Handleplan for offentlige arbejdspladser.....	103
3.3.2 Støtte til uddannelsestiltag	103
3.3.3 Fleksibilitet ved natursager	104
3.4 Initiativer fra øerne i fællesskab.....	104
3.4.1 Samarbejde om færgefart	104
3.4.2 Samarbejde om markedsføring.....	105
3.4.3 Samarbejde om grønne øer.....	107
3.5 Initiativer på den enkelte ø.....	108
3.5.1 Effektiv færgetransport	108
3.5.2 Udbygning af turismen.....	109
3.5.3 Sikring af øens attraktivitet som bopæl	109
3.5.4 Lokal erhvervsstøtte	111
4 Analyser	113
4.1 En ny transportmodel	113
4.1.1 Interessenter	113
4.1.2 Udbudsregler	115
4.1.3 Strukturen i færgedriften til øer i Danmark og andre lande.....	117
4.1.4 Tilskudsordninger til driften af øruterne	123
4.1.5 Færgetrafikkens økonomi ved indførelse af amtsvejsprincippet.....	126
4.1.6 Hvad må færgetrafik til øerne koste?.....	136
4.1.7 Konklusioner og anbefalinger.....	140
4.1.8 Handlingsplan for indførelse af amtsvejsprincippet	145
4.2 Regionaløkonomiske konsekvenser af flere arbejdspladser	149

4.2.1	Eksempel 1: En amtslig social institution på Læsø	150
4.2.2	Eksempel 2: En statslig institution på Ærø	151
4.2.3	Eksempel 3: Flere penge til kommunal administration på Samsø	151
4.3	Finansieringsfond	152
4.4	Udflytning af statslige arbejdspladser	154
4.4.1	Kriterier for udflytning af statslige institutioner	155
4.4.2	Hvilke institutioner kan lokaliseres på én af øerne?	158
4.5	Skattetiltag og afgiftsbesparelser	159
4.5.1	Nedsættelse af momsen	161
4.5.2	Indførelse af landliggerskat	163
4.5.3	Tilbageførsel af grønne afgifter	165
4.5.4	Ændringer i udligningssystemet	167
4.5.5	Fjernelse eller nedsættelse af arbejdsmarkedsbidrag	167
4.6	Modeller for den fremtidige kommunestruktur	169
4.6.1	Model 1: Hver ø udgør én kommune (Der kommer ingen større reformer i det øvrige land)	171
4.6.2	Model 2: Hver ø udgør én kommune (Der kommer en reform i det øvrige land med større kommuner)	172
4.6.3	Model 3: Christiansø-modellen	172
4.6.4	Model 4: Tre øer – én kommune	173
4.6.5	Model 5: Sammenlægning med fastlandskommuner	175
4.6.6	Kommunalt samarbejde	177
4.7	Betydningen for kommunens økonomi, når en familie flytter til kommunen	178
4.7.1	Indkomster til kommunerne	179
4.7.2	Mere om beregningerne	181
4.8	Udbygning af turismen	184
4.8.1	Udgangspunktet	184
4.8.2	Mere viden om turismen	185
4.8.3	Udvidelse af turistsæsonen	186
4.8.4	Særlige temaer	187
4.8.5	Flere sommerhuse	188
4.8.6	Egnsretter	188
4.8.7	Udbygning af lystsejlerturisme	188
4.8.8	Sikring af cykel- og vandrestier	188

Appendiks

A	Anvendte kommunegrupper	189
B	Interviewede personer på henholdsvis Læsø, Samsø og Ærø under interviewrunde maj-juni 2003	195
C	Analyse af turismens omfang og påvirkning af erhvervslivet.....	197
D	Transport	205
E	Adfærdsrelationer til befolkningsprognoser i afsnit 2.5.1	211
F	Program og noter fra workshoper afholdt i forbindelse med projektet	212
	Litteratur	225
	English Summary	229
	Noter	233

1 Sammenfatning

Læsø, Samsø og Ærø har mange ting tilfælles. Øernes erhvervsliv er tynget af de ekstra transportomkostninger fra færgefarten. Omkostninger i form af både tid og penge betyder, at erhvervslivet har sværere vilkår end andre steder. De primære erhverv fylder meget på øerne, mens der ikke er mange arbejdspladser i industrien. Udviklingen i beskæftigelsen er ikke gunstig. Der er også højere arbejdsløshed på øerne. På grund af transportforholdene er der et meget lavere niveau af pendling til og fra øerne, sammenlignet med pendlingsmønstrene i resten af Danmark.

For at komme til en af de tre øer er det nødvendigt at rejse med færge (eller flyve). Færgerne er organiseret på forskellig vis på de tre øer, men prisniveauet for færgeturene er sammenlignelige. Færgerne anvendes af såvel turister som erhvervsliv og fastboende.

Der bor færre og færre mennesker på de tre øer. Samtidig har befolkningen en skæv alderssammensætning, når der sammenlignes med resten af Danmark. De gennemsnitlige indkomster på øerne er lave. Det gælder de primære indkomster og de samlede indkomster, mens gennemsnitlige overførselsindkomster er forholdsvis høje. Huspriserne på øerne er lave, når der sammenlignes med resten af Danmark.

På grund af den skæve befolkningssammensætning, de lave indkomster og kommunernes ringe størrelse presses de kommunale budgetter. På grund af særlige øspecifikke omkostninger (fx til færgedriften) modtager kommunerne et særligt tilskud fra staten (§22-tilskuddet). Økommunerne har af naturlige årsager svært ved at indgå i kommunale samarbejder og kan på grund af deres lidenhed ikke udnytte stordriftsfordele.

For at opretholde øerne som levende og aktive samfund er der forskel-

lige veje at gå:

1. Styrkelse af erhvervslivets vilkår, så der etableres arbejdspladser, som fastholder og/eller trækker folk til
2. Etablering af (bedre) muligheder for pendling mellem ø og fastland
3. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække indbyggere, som derefter skaber økonomisk aktivitet
4. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække beboere, som ernærer sig i kraft af pensioner eller lignende
5. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække turister, som derefter skaber økonomisk aktivitet.

Øerne satser ikke entydigt på én af vejene – alle fem visioner kan samtidig være med til at styrke udviklingen.

Der er mange aktører, som er i stand til at påvirke øernes situation. Både staten, de respektive amter, øerne i samarbejde og de enkelte øer påvirker gennem deres beslutninger situationen på øerne.

Øerne har længe kæmpet for at forbedre udviklingen på øerne, men har ikke formået at vende udviklingen. Såfremt øerne skal sikres som levedygtige samfund, er det derfor afgørende, at også staten og de respektive amter tager initiativ.

Med udgangspunkt i analysen i kapitel 2 er det åbenlyst, at hvis der ikke tages nogle nye initiativer, vil udviklingen på øerne fortsætte, og befolkningstallet vil falde yderligere. Valget står altså mellem at lade øerne blive til samfund med færre indbyggere eller at gribe til handling. På grund af øernes særlige situation skal initiativerne formentlig være af en anderledes karakter end de vanlige regionaløkonomiske initiativer for at opnå den ønskede effekt.

Man kan vel næppe entydigt bestemme det optimale eller ønskelige befolkningstal for de tre øer. Men befolkningstilbagegangen opleves naturligvis negativt for øboerne. Desuden er det klart – og mest relevant for Læsø – at visse funktioner er truede såfremt befolkningstallet falder yderligere. Det drejer sig naturligvis oplagt om selve kommuneenheden, men også – ved lavere befolkningstal – fx skoler. Skræks scenariet for mange øboere er, at øerne reduceres til »levende museer«, hvor der er liv om sommeren – på grund af sommerhusbeboere og turister, mens de fastboen-

de nærmest kan være »kustoder«, og der om vinteren kun er nogle få fastboende, som sørger for at vedligeholde huse etc.

Udgangspunktet for denne analyse er således, at der ses på mulighederne for at udvikle øsamfundene til levende og bæredygtige samfund. Præmissen er dermed, at der sikres et vist befolkningsniveau på øerne.

Når redskaberne vælges, er der forskellige faldgruber, man bør styre udenom. Man bør sikre, at tiltagene er lovlige – i forhold til både dansk ret og EU-ret. Man bør sikre, at de har den ønskede effekt (og ikke blot giver anledning til skævvridninger). Man bør sikre, at de kan fungere i praksis. Og man bør sikre, at de ikke ødelægger, hvad der i forvejen findes på øerne (ved at skævvride eller ødelægge kompetencer).

For at sikre muligheden for at vende udviklingen på øerne er det muligt, at man må sætte overordnede samfundsmæssige mål og ønsket om effektivitet til side. Det kan være nødvendigt med selektive tiltag. Ud fra analyserne i projektet anbefaler projektgruppen nedenstående prioritering af de statslige og amtslige tiltag. Hertil kommer øernes egne fortsatte initiativer for at styrke udviklingen.

Den væsentligste forskel på øerne og andre landkommuner og udkantssområder, der som beskrevet i kapitel 2 på mange fronter klarer sig bedre end øerne, er den besværlige og dyre transport over vand. Transporten udgør en barriere for besøgende, beboere og erhvervsliv. Det vurderes derfor som afgørende og som første prioritet, at denne barriere mindskes. Dette ville ske ved indførsel af »amtsvejsprincippet«, hvor turen over vand koster det samme som en tilsvarende tur over land. Desuden vil en øget frekvens og en kortere rejsetid også mindske barrieren. Amtsvajsprincippet kan nås med en kombination af rationalisering, omlægning af ruter og øgede tilskud. For at sikre dette er det nødvendigt, at staten aktivt sørger for en langsigtet og sammenhængende transportmodel, der optimerer færgedriften, herunder færgetyper, sammenlægninger, daglig drift mv. Det anbefales, at staten herefter etablerer en enhed, som skal varetage den opgave, som ligger i den langsigtede model. Analyserne viser, at der er potentiale for betragtelige besparelser ved en sådan model. Besparelserne kan ikke alle nås på kort sigt, men en del af dem kan, hvorfor det anbefales, at de tre rederier samarbejder om fx indkøb, booking mv., så der kan høstes besparelser. Også ruteføringen må genovervejes. Ved at omlægge ruter er der

mulighed for yderlige besparelser og effektiviseringer, der bringer færgepriserne nærmere amtsvejsprincippet (så det koster det samme at sejle som at køre en tilsvarende distance på en vej).

Et andet væsentligt element, som er nødvendigt for, at øerne er attraktive steder at bo, er en fornuftig kommunal service til en rimelig skatteprocent. På grund af kommunernes lille størrelse og særlige geografiske forhold, der giver anledning til ekstra udgifter, er det svært at sikre dette. Et øget tilskud til økommunerne er et reelt og gennemsigtbart tiltag. Omfanget af støtten må bestemmes politisk.

Et tredje element er sikring af erhvervslivets muligheder. Bedste bud er oprettelse af en erhvervsfond, der yder lån til erhvervslivet på favorable vilkår. En sådan fond er en del af »Bornholmerpakken«. Med en erhvervsfond sikres støtte til den del af erhvervslivet, der har behov, således at midlerne benyttes målrettet. Desuden sikres, at det er mennesker med indsigt i erhvervslivet, som vurderer låneansøgninger.

Et fjerde element er sikring af stabile arbejdspladser. Der er ikke mange amtslige og statslige arbejdspladser på øerne. Det er ikke uproblematisk at flytte hverken amtslige eller statslige arbejdspladser til øerne. Der kan være problemer med fx tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft. Ikke desto mindre er det en mulighed, som bør overvejes. Mest oplagt virker statslige funktioner, der kan drage nytte af den lokale arbejdskraft eller amtslige sociale institutioner, der kan drage nytte af de trygge samfund på øerne. Men også statslige institutioner, der tager udgangspunkt i de særlige kompetencer på øerne, er mulige. Det kunne være institutioner inden for fiskeri på Læsø eller inden for gartneri på Samsø. Endvidere kunne det være institutioner inden for turisme eller vedvarende energi.

Et femte element er et frihedsbrev til øerne. Særligt oplagt er dispensationer inden for planloven, på grund af de særlige geografiske forhold. Det drejer sig om fx reglerne om bebyggelse nær kysten og bygninger i det åbne land. Men også inden for andre områder kunne et frihedsbrev være relevant. Kommunernes lidenhed og beliggenhed giver specielle vilkår. For eksempel kunne man forestille sig, at kommunerne blev fritaget for offentligt udbud af hjemmehjælp. Generelt kunne man tænke sig, at der blev indført en dispensationsmulighed, hvor økommunerne ved alle love, der pålægger kommunerne nye regler, kunne søge om dispensation i Indenrigs-

og Sundhedsministeriet.

Endelig, som et sjette element, er det nødvendigt at tage særskilt stilling til økommunernes situation under en mulig kommunalreform. Der er mange fordele ved at bevare de nuværende økommuner: Der sikres lokaldemokrati, nærhed til borgerne, arbejdspladser på øerne og lokalt engagement til at sikre øernes udvikling. Med en eventuel øget økonomisk støtte til økommunerne, sikres kommunernes muligheder for at agere og tilbyde fornuftig service. På grund af økommunernes særlige geografiske forhold er det nødvendigt, at der tages eksplicit stilling til økommunernes situation ved en eventuel kommunalreform. Man kan tænke sig forskellige modeller (fortsat selvstændige kommuner, sammenlægning til én kommune, at staten overtager visse opgaver eller sammenlægning med fastlandskommuner). Der er fordele og ulemper ved alle modellerne, hvorfor det er vigtigt, at der laves en politisk afvejning. Såfremt en fremtidig kommunalreform inddeler Danmark i større enheder, fx kommuner med mindst 30.000 indbyggere, vil det blive sværere for økommunerne at klare sig, da en sådan inddeling formentlig vil blive fulgt af nye opgaver til kommunerne. I et sådant tilfælde vurderes det som værende mere hensigtsmæssigt med en alternativ model, hvor økommunerne fx slås sammen med fastlandskommunerne, eller hvor staten direkte tager ansvar for løsningen af visse opgaver. For at støtte udviklingen på øerne og bibeholde lokaldemokratiet anbefales det at sikre arbejdspladser på øerne og sikre lokaldemokrati ved at oprette lokalkontorer og lokalråd.

Det er klart, at nogle af de ovenstående anbefalinger hænger sammen med den kommende kommunalstruktur. Men i det omfang der sikres en lokal styring via et lokalråd, vil de fleste tiltag kunne gennemføres uanset.

I boksen nedenfor er listet en række ideer, som er fremkommet på to seminarer, som har været afholdt som en del af projektet. Ideerne er opdelt efter, hvem som må tage de forskellige initiativer. Ideerne omfatter både de ovenfor nævnte, og andre fremkomne forslag. På seminarerne har kommunalbestyrelsesmedlemmer og andre øboere i fællesskab med arbejdsgruppen diskuteret mål og midler for øerne. Ideerne er nærmere beskrevet i kapitel 3, og i kapitel 4 er flere af dem nærmere analyseret.

Ideerne i boksen er ikke prioriteret eller vurderet, men omfatter et bredt og dækkende udvalg af de fremkomne ideer.

Initiativer, der kan forbedre øernes situation

Staten

- Sikrer en langsigtet og sammenhængende transportmodel
- Sikrer en effektivt erhvervs- og arbejdsmarkedsindsats via
 - Sikring af investeringsmidler, fx ved oprettelse af investeringsfond
 - Sænkning af virksomhedskostninger, fx via nedsættelse af skatter og afgifter
 - Sikring af mulighederne for intensiv arbejdsmarkedspolitik, så de arbejdsløses potentiale udnyttes
 - Undersøger muligheden for at flytte statslige arbejdspladser til øerne
 - Støtte til landbrug og fiskeri
- Sikrer, at der tages specifik stilling til øernes situation ved gennemførelse af en eventuel kommunalreform
- Undersøger perspektiverne i et kommunalt frihedsbrev
- Sikring af økommunernes økonomiske handlemuligheder

Amterne

- Undersøger mulighederne for at flytte amtslige arbejdspladser til øerne
- Udviser fleksibilitet ved natursager
- Støtter uddannelsestiltag

Øerne i fællesskab

- Samarbejder om færgedriften, for at sikre en effektiv drift med lave omkostninger
- Samarbejder om markedsføring. Det gælder turisme, nicheprodukter og øerne som bopæl. Turismemarkedsføringen ville blive styrket af en nærmere analyse af øturismens karakter. Markedsføringen af øerne som bopæl ville desuden blive styrket af fælles initiativer til at løse »ægtefælleproblemet« og sikring af fornuftige lejeboliger
- Samarbejder om »grønne øer«

De enkelte øer

- Rationaliserer og omlægger færgedriften
- Arbejder for at udvide turistsæsonen
- Styrker støtten til det lokale erhvervsliv blandt andet via støtte til lokale netværk, produktudvikling og ved at vejlede ved generationsskifte.
- Sikrer øernes attraktivitet som bopæl ved blandt andet at sørge for god kommunal service, integration af nye borgere, sikring af it-muligheder og et spændende kulturliv

For øerne i fællesskab vurderes samarbejdet om turisme som værende meget frugtbart. Turisme er et vigtigt erhverv, og vil formentlig være det også fremover. De tre øer har i dag et turismesamarbejde, som er fyldt af perspektiver. Det kan styrkes med en bedre transportmodel, der uden tvivl vil øge antallet af besøgende. Herudover kan de enkelte øer fortsat arbejde for at tiltrække turister, specielt i ydersæsonen. Det gøres blandt andet med golfbaner, lejrskoler, kursusfaciliteter mv.

På øerne har man længe arbejdet med vedvarende energi. Det har man dels gjort alene, og dels i et samarbejdsprojekt under LEADER+. Der er god grund til at fortsætte denne strategi, og eventuelt udvikle den – fx med tiltag, der sikrer etisk dyrehold. Det kan fint kombineres med udvikling af nicheprodukter. Det er oplagt at satse på kvalitetsprodukter, der kræver forarbejdning på øerne, og som fortæller en historie. Markedsføringen af kvalitetsprodukterne kan enten varetages af den enkelte ø, eller af øerne i fællesskab.

For de enkelte øer vurderes det herudover som vigtigt, at øernes attraktivitet som bopæl sikres, ligesom det er vigtigt, at der tages hånd om færge- og færdigheden.

2 Status og analyse

Det primære formål med projektet er at give et bud på øernes fremtidige udvikling og muligheder. Som grundlag herfor udarbejdes imidlertid først en beskrivelse af de eksisterende forhold på øerne.

Øernes situation bærer dels præg af, at de er udkantsområde (en skæbne, de deler med et antal andre kommuner), og dels, at de er øer, med de specielle vilkår, det giver anledning til.

At det er øer kan have betydning for både velfærdsservicen, arbejdsmarkedet og konkurrenceevnen. Inden for hvert af disse områder påvirkes både virksomheder og beboere. For eksempel kan serviceniveauet på øerne være lavere end ellers: De unge mennesker, som skal i gymnasiet eller på teknisk skole, er nødt til at flytte væk. Tilsvarende er arbejdsmarkedet på grund af de naturlige barrierer af begrænset størrelse. Det har betydning både for virksomheder og beboere. For virksomheder betragtes det som regel som en fordel med et stort arbejdsmarked, der øger muligheden for at tiltrække netop den type af arbejdskraft, som efterspørges. For borgerne er det ligeledes en fordel med et større arbejdsmarked, så de har en bred vifte af jobmuligheder. Konkurrenceevnen for de lokale virksomheder er også nedsat, fordi der er ekstraudgifter på grund af transporten, når varer skal købes eller sælges. Beboerne risikerer derfor højere priser på deres indkøb.

Beskrivelsen af øernes situation samler sig om fire emner:

- erhvervssituationen
- transportsituationen
- den socioøkonomiske situation
- kommunernes vilkår

Der foreligger allerede et betydeligt antal rapporter, som analyserer udviklingen på en eller flere af øerne. For eksempel kan nævnes Jakobsen (1985), Erhvervsministeriet (1994), Fyns Erhvervsråd (1994), Indenrigsministeriet (1996), Århus Amt (1999), Sørensen og Westergård-Nielsen (2000), Turismens Udviklingscenter (2000), Samsø Kommune (2001), Petersen (2002a og 2002b), Nordjyllands Amt m.fl. (2002) og Læsø Kommune (2003). Den foreliggende analyse er naturligvis baseret på disse rapporter.

Formålet med analysen af øernes nuværende situation er dels at vurdere, hvorvidt øerne er anderledes stillet end andre udkantsområder i Danmark, og dels at være udgangspunkt for ideer til initiativer. Sidstnævnte berøres nærmere i kapital 3.

For at kunne sammenligne øerne med andre områder i Danmark er det valgt at sammenligne øerne med forskellige grupper af kommuner, som alle indeholder de fire økommuner.¹ Kommunerne i grupperne har et eller flere fælles karakteristika, som beskrevet nedenfor. Fælles for disse grupper af kommuner er, at de alle er anvendt i andre sammenhænge. Der er altså ikke skabt nye grupper af sammenligningskommuner. På den måde undgås diskussion af, hvorvidt det er de rette kommuner, der er udvalgt til sammenligning.

De anvendte grupper er:

Landkommuner: Inddelingen benyttes blandt andet i Hasler mfl. (2002), og omfatter kommuner hvor den største by har færre end 3000 indbyggere. Gruppen omfatter 109 kommuner.

Udkantskommuner I: Inddelingen stammer fra Heinesen og Groes (1997) og omfatter kommuner, hvor den største by havde færre end 3000 indbyggere i 1984, hvor afstanden til nærmeste stærke geografiske center er over 40 km, og hvor afstanden til nærmeste geografiske center i øvrigt er over 30 km. Desuden er alle mindre økommuner undtagen Fanø defineret som udkantskommuner. Gruppen omfatter 34 kommuner.

Udkantskommuner II: Inddelingen stammer fra publikationen »Den Regionale Vækststrategi«, som Regeringen fremlagde i maj 2003. De med-

tagne kommuner omfatter de, som foreslås at kunne få forhøjet befordringsfradrag. Gruppen omfatter 44 kommuner.

Udsatte kommuner I: Inddelingen stammer fra Norstrand m.fl. (2001), hvor et antal kommuner der var udsatte ud fra kriterier om blandt andet befolkningsvækst, erhvervssituation mv. blev udpeget. Gruppen omfatter 29 kommuner som opfylder næsten alle de opstillede kriterier.

Udsatte kommuner II: Inddelingen stammer også fra Norstrand m.fl. (2001). Gruppen omfatter 47 kommuner, som opfylder mange af kriterierne.

I afsnit 2.5 findes endvidere en kort beskrivelse af situationen på 27 danske småøer.

I appendiks A angives med landkort, hvilke kommuner der er med i de enkelte grupper.

2.1 **Erhvervssituation**

Formålet med dette afsnit er at analysere erhvervssituationen på de tre øer. Det gøres med udgangspunkt i tilgængelig statistik samt foreliggende analyser og nye interview. Endvidere foretages en analyse af turismeerhvervets betydning.

2.1.1 **Det lokale erhvervsliv på øerne**

I det følgende afsnit beskrives kort for hver ø nogle centrale træk ved erhvervslivet. Informationerne stammer dels fra en interviewrunde på øerne, dels fra første workshop og dels fra forskellige skriftlige kilder. I appendiks B findes en liste over personer, som blev interviewet ved besøgene på de tre øer. Formålet med afsnittet er primært at give læseren et indblik i de specielle forhold, der er på de tre øer, og at påpege både forskelle og ligheder.

Samsø

Erhvervslivet på Samsø er stærkt præget af landbrug (primært grøntsager)

og turisme. Der findes naturligvis andre arbejdspladser på øerne, fx håndværkere, butikker, rederi og kommune. Der er imidlertid en tendens til, at når landbrug og turisme har det godt – så har hele Samsø det godt. Både via de økonomiske effekter og via optimisme. Der er nogle amtsslige arbejdspladser på Samsø, primært på sygehuset. Aktiviteterne på sygehuset er skåret ned, hvilket betyder færre ansatte. Der er kun få statslige arbejdspladser på øerne.

Produktionen af grøntsager på Samsø giver ikke kun arbejdspladser inden for landbruget. Der vaskes og pakkes kartofler og andre grøntsager, som sælges til de danske supermarkeds kæder og grossister. Grøntsagerne er primært fra egen produktion, men der importeres også i mindre mængder grøntsager fra udlandet til videresalg. En del af arbejdspladserne inden for produktion og videreforarbejdning af grøntsager er sæsonarbejdspladser, som delvis besættes af studerende og udenlandske EU-borgere på kortere ophold.

På Samsø findes en række mindre hoteller, fire campingpladser og et vandrerhjem. Herudover findes private pensioner og mange sommerhuse. Som nærmere analyseret i afsnit 2.1.3 og i Turismens UdviklingsCenter (2000) giver turismen anledning til et vist antal arbejdspladser, som også delvist er sæsonbetonede. Der er ikke et større samlet hotelkompleks på øen, hvilket gør det svært at arrangere større møder, konferencer mv. Turisterhvervet er inde i en gunstig periode: øferie er blevet moderne. I højsæsonen er øens kapacitet fuldt udnyttet. Der er derfor primært potentiale i at udvide sæsonen, hvilket dog vanskeliggøres af de manglende muligheder for at afholde større møder og konferencer. Golfbanen har været et væsentligt aktiv i forbindelse med udvidelse af sæsonen.

Højsæsonen inden for landbrug og turisme er delvis sammenfaldende. Det skaber store sæsonudsving både i beskæftigelsen og i udnyttelsen af kapaciteten på færgerne. Rederiet og det øvrige erhvervsliv har et tæt samarbejde, hvor det sikres, at der er plads til grøntsagerne. Det er vigtigt for grøntsagsproducenterne at være sikre på at kunne levere varerne til køberne med stor forsyningssikkerhed.

Der er et kompliceret samspil mellem de forskellige erhverv på Samsø. For eksempel støtter turismen og landbruget hinanden. Turisterne nyder at se en levende ø med landmænd, som arbejder i marken, og nyder

at købe kartofler og asparges ved boderne langs vejene. Landbruget har glæde af turisterne dels ved de lokale leverancer til hoteller og restauranter og dels ved at turisterne, når de er tilbage i storbyen, har lyst til at købe Samsøkartofler i butikkerne. Som et ekstra kuriosum anvendes kartoffelposerne i visse tilfælde til reklamesøjle for turistbureauet.

Turismen har også positiv indvirkning på forretningslivet. Turisterne er med til at holde liv i flere og større butikker, end den lokale befolknings størrelse umiddelbart giver anledning til.

Rederiet har også interesse i, at der kommer turister til øen, hvorfor de aktivt deltager i markedsføring mv. Dels tilbyder det i år miniferier (i anledning af rederiets jubilæum), og dels indgår det i et samarbejde med turistbureauer og rederier fra Læsø og Ærø om markedsføring af de tre øer.

Samsø Landboforening har igennem de sidste tre år fungeret som erhvervskontor. Der er gennemført forskellige projekter blandt andet finansieret af varslingspuljen i forbindelse med lukningen af Danish Crown slagteriet. Der har blandt andet været afholdt kurser for lokale ledere både inden for det offentlige og det private. Der har også været ansøgninger til EU, blandt andet til finansiering af maskiner til håndtering af grøntsager.

Øbeligheden giver specielle vilkår for erhvervslivet. Virksomheder, som producerer og eksporterer varer væk fra øen, pålægges ekstra omkostninger på grund af færgeomkostningerne – både i form af tid og penge. Virksomheder, som køber råvarer udefra, pålægges også ekstra omkostninger, undtagen i de tilfælde hvor der er »solidarisk pris«, således at der betales det samme for varen uanset leveringssted. For virksomheder, der er rettet mod hjemmemarkedet, udgør færgetransporten imidlertid også en beskyttelse, idet omkostningerne beskytter mod konkurrence udefra.

Der opleves et vist besvær med at tiltrække højtuddannede til stillinger på øen. Det skyldes formentlig både, at karrieremulighederne er begrænsede på Samsø, og at der kan være problemer med at finde job til ægtefæller på grund af det forholdsvis lille arbejdsmarked.

Der er en del skoler på Samsø: Ud over den ene folkeskole er der en lilleskole, en friskole, to efterskoler, en højskole samt VUC med mulighed for at tage hf eksamen. Herudover har amtet en naturskole på øen.

Succeshistorierne i erhvervslivet er oftest de, hvor der er iværksættere, der af forskellige årsager ønsker at bo og leve på Samsø, og som formår at

opbygge en mindre eller større virksomhed. Udefra kommende virksomheder, der er startet på grund af kortvarige støttemuligheder, har sjældent overlevet efterfølgende.

Der er forskellige trusler mod det fremtidige landbrug på øen. Der er frygt for, at der ikke uddannes nok lærlinge inden for gartnerfaget. Desuden kan der opstå problemer med beskyttelse af drikkevandsressourcerne. Vanding er helt nødvendigt for at kunne dyrke grøntsager på øen. Endelig er det afgørende, at omkostninger ikke bliver for store: det gælder transportomkostninger og også spildevandsafgifterne, som på Samsø er meget høje. En anden problematik, der gør sig gældende, er, at det i visse tilfælde har været svært at låne hos kreditforeningerne, som ikke har lyst til at tage risikoen på Samsø.

Læsø

På Læsø har fiskerierhvervet meget stor betydning. Der er både arbejdspladser i selve fiskeriet og følgearbejdspladser. Ifølge Petersen (2002a) var der i 2002 55 fiskefartøjer på Læsø. Der fiskes primært efter hummer. Den største del af fangsten landes på Læsø. Fiskene sælges videre uforarbejdet, mens hummerne forarbejdes på øen og sælges videre til eksport. Der importeres også landinger til videreforarbejdning fra Jylland og fra udlandet.

Det er Læsø Fiskeindustri, som håndterer fangsten. Læsø Fiskeindustri er den største private arbejdsplads på øen. Virksomheden har afdelinger i Skotland og Hvide Sande. Læsø Fiskeindustri er et aktieselskab primært med lokale fiskere i bestyrelsen. Fiskerierhvervet er truet af et nødvendigt generationsskifte. Ifølge Petersen (2002a) er skippernes gennemsnitsalder voksende. Herudover er fiskerierhvervet naturligvis underlagt de nationalt bestemte kvoter. Fiskeriet har hidtil klaret sig godt blandt andet på grund af nicheproduktionen af hummer. Som altid udgør afhængigheden af ét produkt naturligvis en potentiel fare, fx i forbindelse med prisfald.

Der er også andre følgeindustrier end Læsø Fiskeindustri. Der findes smedje, skibsværft og vodbinderi, som alle er servicefirmaer til fiskerierhvervet.

Turisme er et andet vigtigt erhverv på Læsø (som nærmere analyseret i afsnit 2.1.3). Der findes et antal overnatningssteder i form af hoteller, inkl. et golfhotel, et sømandshjem, campingpladser og et stort antal sommerhu-

se. Der findes herudover et antal sommerhusgrunde, der kan bebygges. Herudover findes et antal spisesteder. Til turismen findes også et antal mindre butikker/værksteder med specielle øprodukter. Det drejer sig blandt andet om uldprodukter, fiskeprodukter, salt mv. Turismen bidrager naturligvis også generelt til opretholdelse af detailhandel på øen.

Der er også landbrug på Læsø. Der er både traditionelt landbrug med kvæg, får og geder og minkfarme. Braklægningsordninger tillader landmænd i fx Jylland at fjernbraklægge landbrugsjord på Læsø, med fare for, at landsbrugserhvervet viger. Tidligere har der været en regel om, at man maksimalt måtte braklægge jord 20 km væk, men denne regel er nu ophævet.

Ud over de nævnte erhverv udgør rederi og kommune væsentlige arbejdspladser. Der findes intet sygehus på øen, og kun få amtslige og statslige arbejdspladser.

Der opleves, som på Samsø, besvær med at tiltrække uddannet arbejdskraft, mens det er nemt at tiltrække ufaglært arbejdskraft. Årsagerne er formentlig de samme som på de øvrige øer: arbejdsmarkedet er forholdsvis lille, hvilket kan give problemer med at skaffe arbejdsplads til en ægtefælle, og karrieremulighederne er trods alt begrænsede.

Færgetransporten betyder øgede omkostninger for både landbrug og fiskeindustri – både i form af pengeomkostninger og tid.

Også på Læsø kan der være problemer med at optage lån til virksomheder, da realkreditinstitutioner er tilbageholdende med at give lån.

Ærø

Ærø har flere indbyggere end de to andre øer. Endnu er der to kommuner på øen, men det ændres snart, efter udfaldet af folkeafstemning herom. Der er tre bysamfund på Ærø: Søby, Ærøskøbing og Marstal, og et antal landsbyer.

Der er også flere og større virksomheder end på de andre to øer. Ærø er en ø med mange maritime træk. Der har traditionelt boet mange søfolk, og der er skibsværfter i både Søby og Marstal. Desuden findes flere maritimt relaterede virksomheder, fx rederier og teknisk orienterede produktionsvirksomheder, der laver dele til skibe. Skibsværfterne virker i en hård branche. De bygger mindre skibe og udfører reparationer. Sidstnævnte fo-

regår nogle gange andre steder end på Ærø. På grund af særlige regler for værfter er det endvidere svært at opnå EU-støtte til nye tiltag og investeringer, der ellers kunne sikre fastholdelse og skabelse af arbejdspladser. For rederierne gælder det, at mange af de ansatte ikke er ærøborgere. Der er imidlertid administrative arbejdspladser. Også færgerederierne giver naturligvis anledning til beskæftigelse.

Landbruget på Ærø er ret konventionelt, med både større kvægbesætninger, grisebesætninger og korndyrkning. Det er altså ikke koncentreret om grøntsagsproduktion som på Samsø. Der er kun meget lidt fiskeri på Ærø. P.t. planlægges en udlægning af nogle landbrugsområder til vådområder, ligesom der er planer om at omdanne nogen landbrugsjord til en golfbane i et område på den vestlige del af øen. Blandt andet i forsøg på at sikre nok jord til fortsat svineavl er der planer om at anlægge et biogasanlæg, som betyder, at der kræves mindre areal.

Turismen er meget udbredt. Der findes, i modsætning til de to andre øer, et større hotel i Marstal med konferencemuligheder mv. Også i Ærøskøbing findes et forholdsvis stort hotel. Der er tre lystbådehavne, som alle er flittigt brugt af lystsejlere, ikke mindst fra Tyskland. Der er campingpladser og vandrerhjem. Der er ikke så mange egentlige sommerhuse, men mange af byhusene i Marstal og Ærøskøbing og også husmandssteder mv. anvendes til fritidshuse – også til udlejning.

Udviklingen af turismen hæmmes, som på andre øer, af de manglende muligheder for at optage kreditforeningslån til investeringer. Det største potentiale for udbygning af turismen ligger formentlig i skuldæsonen. Etablering af golfbane er en mulig vej hertil. For at gøre det attraktivt at besøge Ærø også i ydersæsonen er det nødvendigt at sikre, at hoteller, butikker, seværdigheder mv. er åbne for besøgende, selvom det muligvis ikke er økonomiske attraktivt for den enkelte virksomhed at holde åbent. I det hele taget sættes på at tiltrække aktive turister, fx cyklister, lystfiskere og vandrere.

Der findes ud over de fire folkeskoler en del skoler på øen: to højskoler, to efterskoler, Navigationsskolen og VUC. På sidstnævnte er der mulighed for at tage en fuld hf-eksamen. Højskolerne har det, som så mange andre højskoler, ikke nemt. Efterskolerne er meget forskellige og supplerer hinanden godt. Skolerne giver mange stabile arbejdspladser, som er vigtige

for Ærø. Desuden bidrager eleverne positivt til det lokale miljø, og for no- gens vedkommende sker det, at de efter skoleopholdet slår sig ned på øen. Skolerne er på den måde bredt med til at styrke øens udvikling.

Der findes et sygehus på Ærø med amtslige arbejdspladser.

Der opleves visse problemer med at tiltrække nogle typer af arbejds- kraft. Årsagerne er som på andre øer: det kan være svært for en ægtefælle at finde job, man kan savne sit sociale netværk, karrieremulighederne er ikke optimale. Også manglen på lejeboliger af fornuftig kvalitet nævnes som en årsag. Det kan være et stort skridt at købe en ejerbolig, før man er sikker på, at man trives på øen, og lejeboligerne er ikke altid af så høj kva- litet. Når arbejdskraften først er ansat, vurderes den til gengæld til at være yderst loyal.

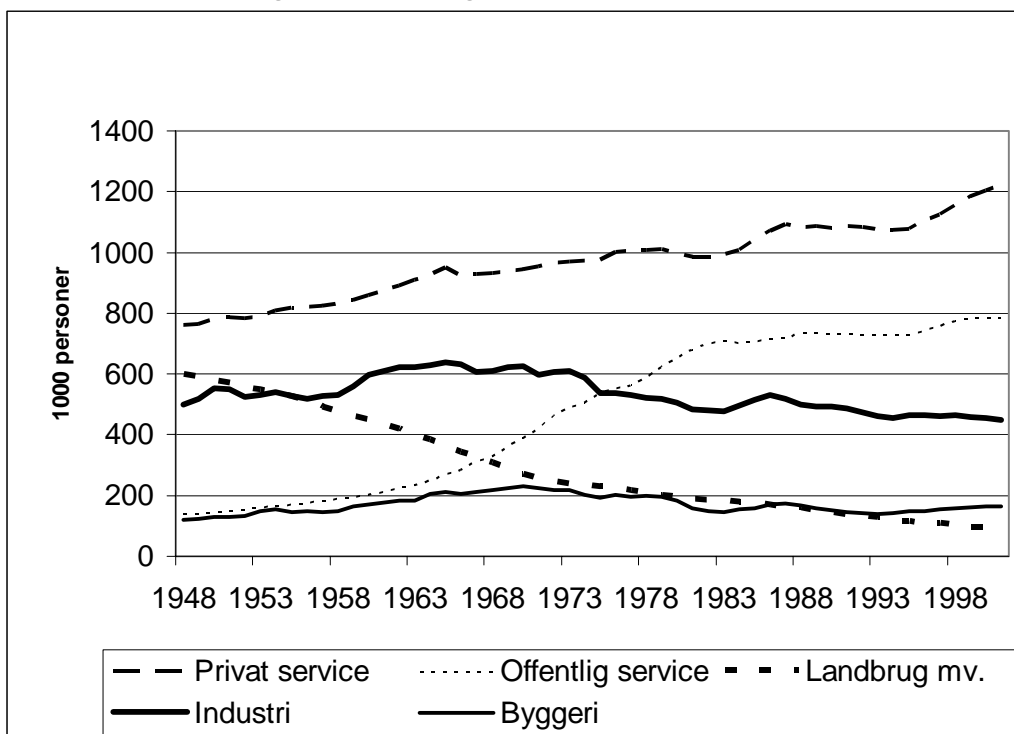
Selve aldersfordelingen med den lille andel af unge mennesker påvir- ker øens situation og udvikling. Dels er de få i aldersgruppen med til at holde andre unge væk. Det kan betyde, at de lokale elevpladser bliver min- dre attraktive, fordi de unge hellere vil til Fyn, hvor der er flere unge. Dels mangler initiativ og tro på fremtiden, som denne aldersgruppe normalt har. Det kan have betydning fx for it-udviklingen, da det ofte er unge, som ta- ger teten med ny teknologi.

2.1.2 Øernes erhvervsliv og arbejdsmarked – sammenlignet med andre dele af Danmark

Erhvervsfordeling

Engang var Danmark primært et landbrugsland med mange beskæftigede inden for landbrug og øvrige primære erhverv. Siden er der sket betydelige ændringer. Først kom industrialiseringen, hvor industrien ekspanderede. Siden er servicesektoren vokset kraftigt. Figur 2.1 viser den nationale ud- vikling i beskæftigelsen siden 1948.

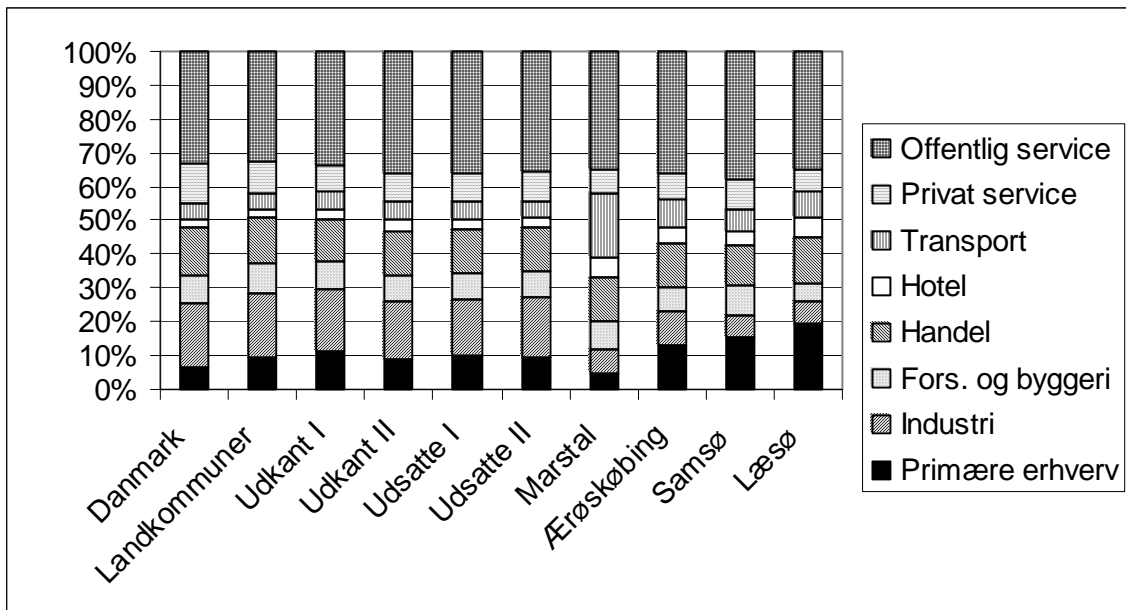
Figur 2.1 National udvikling i beskæftigelsen fordelt på erhverv, 1948-2001



Kilde: ADAM's databank, Danmarks statistik.

Der er imidlertid store regionale forskelle på erhvervsstrukturen og på udviklingen heri. I figur 2.2 ses, hvorledes beskæftigelsen er fordelt på erhverv i de fire økommuner og i forskellige typer af kommuner, samt i hele Danmark. Det ses tydeligt, at de fire økommuner har en anderledes erhvervsfordeling end Danmark som helhed. De primære erhverv fylder forholdsvis meget, industrien fylder noget mindre, og serviceerhvervene lidt mindre end landsgennemsnittet. Hvis man sammenligner med kommuner i de forskellige grupper, er der knap så store forskelle, men stadig fylder de primære erhverv op mod 10 procentpoint mere på øerne end i de andre grupper, mens industrien fylder op mod 10 procentpoint mindre. Marstal Kommune adskiller sig dog fra de andre økommuner: der er ikke mange beskæftiget inden for de primære erhverv, til gengæld fylder transporterhvervet meget i forhold til både landsgennemsnittet og kommunegrupperne. Marstals status som søfartsby fornægter sig ikke.

Figur 2.2 Erhvervsfordeling, 2002



Kilde: RAS-statistik, Danmarks Statistikbank

Bem.: Det bemærkes, at beskæftigelsen opgøres pr. 1. november, og visse sæsonbetingede erhverv derfor kan være over- eller underrepræsenterede.

Tabel 2.1 viser udviklingen i beskæftigelsen i de otte erhvervsgrupper fra 1993-2002. Man bør være opmærksom på, at den samlede beskæftigelse på hver af de tre øer jo er af begrænset størrelse, hvorfor der kun skal små udsving (målt i antal beskæftigede) til for at give en stor procentvis ændring. Ligeledes kan evt. ændringer i opgørelsesmetoder mv. betyde forskelle, der har betydning for resultatet.

Generelt er beskæftigelsen i de primære erhverv gået meget tilbage. Det gælder både i Danmark som helhed, og i de forskellige kommunegrupper. Det gælder også på øerne, om end faldet på Læsø er noget mindre end i de andre kommuner. Industrien er til gengæld gået voldsomt tilbage på de fire øer sammenlignet med Danmark som helhed og også med kommunerne i grupperne. For handel og for hotel- og restaurationsbranchen har der været stor forskel på udviklingen på de tre øer. Beskæftigelsen inden for handel er gået frem i Marstal, Ærøskøbing og på Læsø, mens den er gået tilbage på Samsø. Beskæftigelsen inden for hotel- og restaurationsbranchen har oplevet en voldsom vækst i Marstal, en tilbagegang i Ærøskøbing, en lille stigning på Samsø og et fald på Læsø. Beskæftigelsen inden for de private serviceerhverv i hele landet er i perioden vokset med næsten 30%.

Bortset fra landkommunerne har væksten i de sammenlignelige grupper været noget mindre. På øerne har væksten i beskæftigelsen i de private serviceerhverv været meget lav sammenlignet med det øvrige Danmark og med landkommunerne under ét. Størst har den været i Marstal (10%) og lavest på Læsø (4,4%).

Tabel 2.1 Udviklingen i beskæftigelsen i forskellige erhverv. 1993-2002. Procent

Erhverv	Danmark	Landkommuner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
A Primære erhverv	-26,87	-28,82	-28,61	-29,56	-31,06	-30,91
B Industri	-6,14	-1,24	-0,38	-8,12	-7,81	-4,46
C Forsyning og by	18,58	24,18	25,82	23,60	20,28	22,92
D Handel	8,78	11,46	5,70	1,80	0,49	4,11
E Hotel	16,00	-2,68	-13,48	-1,02	-9,05	-12,08
F Transport	-1,67	1,34	-7,57	-13,36	-15,11	-16,75
G Privat service	29,58	27,02	17,46	11,82	8,11	11,31
H Offentlig service	7,58	8,39	6,37	5,65	3,93	5,49
Erhverv	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø		
A Primære erhverv	-23,08	-37,27	-21,11	-13,22		
B Industri	-23,88	-29,08	-43,28	-36,00		
C Forsyning og by	33,71	22,64	34,59	11,32		
D Handel	15,92	10,14	-6,32	16,00		
E Hotel	46,77	-14,42	6,49	-7,35		
F Transport	-23,51	-15,76	25,00	2,50		
G Privat service	10,00	7,63	7,23	4,41		
H Offentlig service	1,20	5,44	12,01	8,24		

Hvis man kan tage de seneste års nationale udvikling som en prognose for fremtiden, er det inden for den private og offentlige service, at beskæftigelsen vil stige. Beskæftigelsen i de primære erhverv er under pres, blandt andet på grund af strukturudviklingen i landbruget og konkurrence fra producenter i andre lande med lavere omkostninger. Også industrien er under pres, blandt andet også på grund af konkurrence fra producenter i andre lande.

For øerne betyder det, at der næppe vil komme mange nye arbejds-

pladser inden for industri. En lokalisering på en ø er næppe første prioritet, medmindre der er specielle forhold, der taler herfor. Også antallet af beskæftigede inden for de primære erhverv kan risikere fortsat at falde. For at fastholde og eventuelt styrke beskæftigelsen er det formentlig nødvendigt at satse på kvalitetsproduktion og evt. forædling, som kræver kvalificeret arbejdskraft.

Beskæftigelsen inden for privat service har oplevet den største vækst i byområder. Det forklares normalt ved den lette tilgang til fx kvalificeret arbejdskraft (fx højtuddannede), uddannelsesinstitutioner og nytten af andre lignende virksomheder. Men faktisk har væksten i landkommunerne også været betydelig. Man kan også tænke sig, at nogle typer af servicevirksomheder i fremtiden kan sprede sig til andre dele af landet, ligesom industrien tidligere spredte sig fra by- til landområder.

Beskæftigelsen i den offentlige service afhænger naturligvis af behovet for fx plejepersonale (antal pensionister) og lærere (antal børn), men også af politiske beslutninger både på det kommunale, amtskommunale og det statslige niveau.

Omfanget og perspektivet af turisme på øerne analyseres nærmere i afsnit 2.1.3

Udviklingen i beskæftigelsen

I det foregående er udviklingen af beskæftigelsen inden for de enkelte erhverv belyst. Nu vendes blikket mod udviklingen i den samlede beskæftigelse. I tabel 2.2 ses udviklingen fra 1993 til 2002 i antal beskæftigede i de fire økommuner, i kommunegrupperne og i Danmark som helhed. Beskæftigelsen er her regnet henholdsvis pr. arbejdssted (dagbefolkning), dvs. antal arbejdspladser og pr. bopæl (natbefolkning).

Tabel 2.2 Udviklingen i beskæftigelsen 1993-2002. Procent

	Danmark	Land- kommu- ner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Beskæftigede regnet efter arbejdssted	6,79	2,57	-2,78	-2,62	-5,44	-5,19
Beskæftigede regnet efter bopæl	6,61	4,07	0,43	-0,63	-3,21	-1,17
	Marstal	Ærøskø- bing	Samsø	Læsø		
Beskæftigede regnet efter arbejdssted	-0,57	-9,46	1,04	1,16		
Beskæftigede regnet efter bopæl	-2,51	-8,45	-1,51	-1,30		

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk.

Note: Udviklingen i de forskellige kommunegrupper er fundet ved at se på udviklingen i det samlede antal beskæftigede i hele kommunegruppen, og altså ikke som gennemsnittet af udviklingen i de enkelte kommuner. Når udviklingen i beskæftigelse efter arbejdssted og bopæl for hele Danmark ikke har været ens, skyldes det, at der er forskelle i udlands-
pendlingen.

For landet under ét har der været en vækst i beskæftigelsen på små 7% i de 9 år. For landkommunerne har væksten været lavere, men i de udsatte kommuner har der været tilbagegang. I landkommunerne har udviklingen i beskæftigelsen regnet efter bopæl været gunstigere end udviklingen regnet pr. arbejdssted. Forskellen skyldes pendling. Landkommunerne er i stigende grad blevet bopælskommuner, hvor indbyggerne pendler ud af kommunen til arbejdspladser i andre kommuner. Denne tendens er nærmere beskrevet i Christoffersen (2003). Udviklingen i pendlingen er blandt andet beskrevet i Andersen (2002).

For de fire økommuner er udviklingen ikke entydig. På Samsø og Læsø har der været vækst i antal beskæftigede efter arbejdssted, mens der har været tilbagegang i antal beskæftigede regnet pr. bopæl. I Marstal har der været tilbagegang både for beskæftigelse regnet pr. arbejdssted og pr. bopæl, men også størst pr. bopæl. Kun Ærøskøbing har samme mønster som kommunerne i sammenligningsgrupperne: mindre tilbagegang i beskæftigelse regnet pr. bopæl end i beskæftigelse regnet efter arbejdssted. Tallene afspejler en central livsbetingelse for økommunerne: det er svært at pendle (til og) fra øerne.

Udviklingen i antal beskæftigede hænger naturligvis sammen med udviklingen i befolkningen, som belyses i afsnit 2.3.1.

Erhvervspendling

Det er karakteristisk for Læsø, Samsø og Ærø, at beskæftigelsesmulighederne er begrænset af den barriere, som færgetrafikken til og fra øerne udgør. Der er derfor en væsentligt mindre mulighed for ind- og udpendling for disse økommuner end for andre kommuner.

Til trods for barriereeffekten er der, omend i begrænset omfang, erhvervsmæssig pendling til/fra øerne i dag. Af tabel 2.3 fremgår den officielle udpendling fra de tre øer i 2002, og af tabel 2.4 fremgår den officielle indpendling til de tre øer i 2002. Tabellerne viser dels, hvor personer med bopæl på de tre øer har registreret arbejdsplads, dels hvor de personer, der har arbejdsplads på de tre øer, har deres bopæl (folkeregisteradresse). På baggrund af en gennemgang af tallene for perioden 1993-2002 kan det konstateres, at selv om der er sket en vis udvikling, er den geografiske fordeling relativt stabil. Det er derfor valgt alene at illustrere forholdene i 2002.

Det er vigtigt at bemærke, at nedenstående opgørelser er baseret på samkøring af oplysninger i folkeregisteret pr. 1. januar 2002 og af oplysninger i arbejdsgiverregisteret i november 2001. Oplysningerne omfatter således en opgørelse af antallet af relationer mellem en arbejdstagers bopæl og dennes registrerede arbejdsplads. Opgørelsen indeholder ikke oplysninger om arbejdstid med mere.

Tabel Udpending fra Læsø, Samsø og Ærø, 2002

2.3

Bopælskommune	Beskæftigede	Arbejdssted beliggende i kommunen/på øen		Arbejdssted beliggende uden for kommunen/øen		Heraf daglige udpendlere ¹
		Antal	Andel	Antal	Andel	
Marstal	1.439	946	66%	493	34%	30-40
Ærøskøbing	1.830	1419	78%	411	23%	
Samsø	2.025	1861	92%	164	8%	2-3
Læsø	1.062	966	91%	96	9%	1-2
Hele landet			56%		44%	
Landkommuner			62%		38%	
Udkantskommuner I			68%		32%	
Udkantskommuner II			68%		32%	
Udsatte kommuner I			68%		32%	
Udsatte kommuner II			68%		32%	

Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik.

1 Skøn baseret på interview.

Tabel Indpendling til Læsø, Samsø og Ærø, 2002

2.4

Beliggenhed af arbejdssted	Arbejdspladser	Bopæl i kommunen/på øen		Bopæl uden for kommunen/øen		Heraf daglige indpendlere ¹
		Antal	Andel	Antal	Andel	
Marstal	1.214	946	78%	268	22%	2-3
Ærøskøbing	1.713	1419	83%	294	17%	
Samsø	2.033	1861	92%	172	8%	2-3
Læsø	1.050	966	92%	84	8%	0
Hele landet			56%		44%	
Landkommuner			26%		74%	
Udkantskommuner I			44%		56%	
Udkantskommuner II			64%		36%	
Udsatte kommuner I			54%		46%	
Udsatte kommuner II			52%		48%	

Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik.

1 Skøn baseret på interview.

I henhold til de officielle opgørelser fra Danmarks Statistik var der i 2002 1.062 beskæftigede personer med bopæl på Læsø. Heraf var den registrerede arbejdsplads beliggende på Læsø for 966 personer, svarende til 91%. De tilsvarende andele for Samsø og Ærø var 92% og 72%. Den forholdsvis store officielle udpendling fra Ærø skyldes udpendling til udlandet, hvilket skønnes at omfatte søfolk med folkeregisteradresse på Ærø.

Der er imidlertid ikke tale om, at de 96 officielle udpendlere rejser fra Læsø dagligt. Der er dels tale om weekendpendlere, personer med arbejdssted i udlandet, bl.a. søfolk, personer, hvis arbejdssted reelt er på øen, men hvor det er registreret uden for øen, samt personer, som er flyttet fra øen uden at flytte folkeregisteradresse. Tilsvarende gør sig gældende for de andre øer.

På baggrund af de gennemførte interview på øerne kan det konstateres,

- at der højst er et par daglige udpendlere fra Læsø
- at der er 2-3 daglige udpendlere fra Samsø
- at 40-50 personer dagligt pendler til/fra Ærø (primært udpendlere).

Det skønnes, at en formindskelse af den barriere, som færgefarten udgør, vil kunne bidrage til at forøge den daglige ind- og udpendling til/fra Samsø og Ærø. Herved vil det kunne bidrage til at forbedre mulighederne for både at bosætte sig på øen og arbejde i en »fastlandskommune« eller for borgere på fastlandet at tage arbejde på øen, således at erhvervsmulighederne bredt set forbedres.

Derimod forekommer muligheden for at kunne forøge dagpendlingen til/fra Læsø umiddelbart at være ringe, hvilket blandt andet skyldes, at pendling vil indebære en samlet rejsetid på mere end tre timer hver dag.

Uddannelsespendling

En anden pendlergruppe omfatter de uddannelsessøgende. På baggrund af en særkørsel fra Danmarks Statistik er data om beliggenhed af uddannelsesinstitution blevet sammenkørt med folkeregisteradresse for de uddannelsessøgende med bopæl i hver af de fire økommuner. Særkørslen vedrører personer, der er mindst 15 år, og som derfor mindst går på 8. klassetrin. Resultatet fremgår af tabel 2.5.

Tabel Beliggenhed af uddannelsesinstitution for de uddannelsessøgende
2.5 over 15 år fra de tre øer, 2002

Læsø	Grundskole		Gymnasium		Erhvervsskole		Kort videregående uddannelse		Mellemlang videregående uddannelse		Lang videregående uddannelse		I alt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
På øen	49	64%	0	0%	0	0%	0	-	0	0%	0	0%	49	38%
Uden for øen	28	36%	12	100%	34	100%	0	-	2	100%	4	100%	80	62%
I alt	77	100%	12	100%	34	100%	0	-	2	100%	4	100%	129	100%

Samsø	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
På øen	98	78%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	98	38%
Uden for øen	28	22%	44	100%	70	100%	1	100%	9	100%	9	100%	161	62%
I alt	126	100%	44	100%	70	100%	1	100%	9	100%	9	100%	259	100%

Ærø	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
På øen	200	86%	0	0%	7	5%	15	94%	31	69%	0	0%	253	53%
Uden for øen	33	14%	45	100%	124	95%	1	6%	14	31%	9	100%	226	47%
I alt	233	100%	45	100%	131	100%	16	100%	45	100%	9	100%	479	100%

Kilde: Danmarks Statistik.

Det fremgår af tabel 2.5

- at 62% af de uddannelsessøgende med folkeregisteradresse på Læsø og Samsø modtager undervisning uden for øen
- at ingen elever på ungdoms- eller videregående uddannelser modtager undervisning på Læsø eller Samsø
- at 53% af de uddannelsessøgende med folkeregisteradresse på Ærø modtager undervisning på øen
- at 75% af uddannelsessøgende på Ærø, der er tilmeldt korte eller mellemlange videregående uddannelser, modtager undervisning på Ærø; det formodes at være studerende på Marstal Navigationsskole.

For så vidt angår de uddannelsessøgende med bopæl på Læsø, vurderes ingen at være daglige pendlere. Der er typisk tale om weekendpendlere. Blandt de samske uddannelsessøgende på gymnasier og erhvervsskoler kan der i mindre omfang være daglige pendlere, men også her formodes der i

overvejende grad at være tale om weekendpendlere.

Der er forholdsvis flere uddannelsespendlere til/fra Ærø. Det fremgår af særkørslen fra Danmarks Statistik, at 111 uddannelsessøgende med folkeregisteradresse på Ærø har uddannelsessted i Svendborg. Herudover har Ærø en række uddannelsesinstitutioner, ikke mindst Marstal Navigations-skole. På grundlag af særkørslen fra Danmarks Statistik er der foretaget en opgørelse af, hvor de uddannelsessøgende på Ærø er bosiddende ifølge Folkeregisteret. Resultatet fremgår af tabel 2.6.

Tabel 2.6 Bopæl for uddannelsessøgende på uddannelsesinstitutioner på Ærø, 2002

	Grundskole		Gymnasium		Erhvervsskole		Kort videregående uddannelse		Mellemlang videregående uddannelse		Lang videregående uddannelse		I alt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Ærø	200	57%	0	0%	7	39%	15	39%	31	47%	0	0%	253	54%
Svendborg	2	1%	0	0%	0	0%	3	8%	2	3%	0	0%	7	1%
Fyns Amt i øvrigt	108	31%	0	0%	7	39%	15	39%	31	47%	0	0%	161	34%
Uden for Fyns Amt	39	11%	0	0%	4	22%	5	13%	2	3%	0	0%	50	11%
I alt	349	100%	0	100%	18	100%	38	100%	66	100%	0	100%	471	100%

Kilde: Danmarks Statistik.

Det ses af tabel 2.6, at der kan være et mindre antal daglige pendlere blandt de uddannelsessøgende på Ærø. Det gælder personer med folkeregisteradresse i Svendborg, samt i det øvrige Fyns Amt. Men som udgangspunkt formodes der i større udstrækning at være tale om weekendpendlere. For så vidt angår de 122 uddannelsessøgende på erhvervsskoler samt korte og mellemlange videregående uddannelser, vurderes uddannelsesstedet at være Marstal Navigationsskole.

Det fremgår endvidere af tabel 2.6, at 149 elever med bopæl uden for Ærø gik på grundskole på Ærø. Det skønnes at være efterskoleelever.

Udviklingen i arbejdsløshed

I tabel 2.7 angives niveauet og udviklingen i arbejdsløshedsprocenten i de fire økommuner og i de øvrige udkantskommuner. Arbejdsløshedsprocen-

ten er faldet kraftigere i Danmark som helhed og i landkommunerne end i Marstal, Ærøskøbing og Samsø. Læsø skiller sig ud med et stort fald i arbejdsløshedsprocenten, men det skyldes udelukkende, at den har været på et meget højt niveau. I kommunegrupperne har der været næsten samme fald i arbejdsløshedsprocent som i Danmark som helhed. Niveauet for arbejdsløshedsprocenten i 2002 er højere i såvel landkommunerne som på de tre øer end i Danmark som helhed. Endvidere er ledigheden højere i de fire økommuner end i de sammenlignelige grupper. Igen spiller pendlingen (eller mangel på samme) formentlig en rolle.

Både når der ses på beskæftigelse og på ledighed, kan det altså konkluderes, at arbejdsmarkedssituationen generelt er værre på øerne end i sammenlignelige kommuner – og forskellen er øget gennem de seneste år. I gruppen af udsatte kommuner (Udsatte I) er forholdene dog sammenlignelige, men stadig bedre.

Det høje arbejdsløshedsniveau peger på nødvendigheden af en aktiv arbejdsmarkedsindsats på de tre øer.

Tabel Udviklingen i arbejdsløshedsprocent, 1996-2002

2.7

	Danmark	Land- kommu- ner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Udviklingen i arbejds- løshedsprocent	-34,4	-33,6	-33,7	-31,3	-31,7	-34,5
Arbejdsløshedspro- cent 2002	5,5	5,3	6,2	7,0	7,3	6,5
	Marstal	Ærøskø- bing	Samsø	Læsø		
Udviklingen i arbejds- løshedsprocent	-16,2	-14,3	-13,5	-38,3		
Arbejdsløshedspro- cent 2002	8,3	7,8	9,0	14,0		

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk.

Note: Udviklingen i de forskellige kommunegrupper er fundet ved et vægtet gennemsnit af arbejdsløshedsprocenten i de relevante kommuner. Der er vægtet med antal indbyggere i de enkelte kommuner i alderen 18-64 år (som et mål for arbejdsstyrken). Tabel fra Statistikbanken: Forsikrede ledige i pct. af samtlige forsikrede efter område, forsikringskategori og tid.

2.1.3 Turismens omfang og påvirkning af erhvervslivet

Turismen er et vigtigt erhverv på de tre øer. Turismen adskiller sig imidlertid fra andre erhverv ved, at det er svært umiddelbart ud fra statistikker at se, hvor stort erhvervet er. Turismen afspejles naturligvis kraftigt i hotel- og restaurationsbranchen, men herudover påvirker turismen mange af de traditionelle erhverv, fx detailhandel og transport.

I dette afsnit beskrives derfor resultater af en analyse af de estimerede økonomiske og beskæftigelsesmæssige effekter af turismen på Ærø, Samsø og Læsø. Analysen er udført ved hjælp af den interregionale økonomiske model, LINE, der har delmodeller for interregional handel, pendling, indkøb og turisme. Turisme-delmodellen hedder TØBBE (TØBBE står for »Turismens Økonomiske og Beskæftigelsesmæssige BEtydning i Danmark«) og er dannet i et samarbejdsprojekt mellem AKF og Danmarks Turistråd, som startede i 1996. Modellen er nærmere beskrevet i appendiks C.

Overnatninger

Tabel 2.8 viser overnatningstal på øerne. Oplysningerne stammer dels direkte fra turistkontorerne på øerne, og dels fra nogle antagelser, som er nærmere beskrevet i appendiks C.

Overnatninger i eget (eller venner eller families) sommerhus er ikke inkluderet i analysen. Det skyldes udelukkende, at det ikke har været muligt at skønne omfanget af disse. Effekterne af turismen kan derfor være undervurderet.

Tabel 2.8 Overnatninger på øerne, 2002.

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Hotelferie	13 415	6 905	10 168	15 373
Hotelforretning	5 616	2 890	3 841	4 570
Hotelkonference	8 290	4 267	5 034	5 138
Øvrige hoteller	2 446	1 259	1 793	2 106
Hotel i alt:	29 767	15 321	20 836	27 187
Camping	8 677	27 010	82 196	22 777
Vandrerhjem	1 794	6 592	5 544	5 615
Lejet feriehus	10 764	14 926	122 850	76 308
Lystbåde	50 634	62 250	60 152	51 161
Festival			25 350	
Total	101 636	126 099	316 928	183 048

Det ses tydeligt, at der er store forskelle på antal overnatninger og fordelingen heraf i de fire kommuner. Marstal og Læsø har flere overnatninger på hoteller end de to andre kommuner, mens Samsø har flere overnatninger på campingpladser og i lejede sommerhuse. Læsø har relativt mange overnatninger i lejede sommerhuse. Alle fire kommuner har mange overnatninger på lystbåde.

Effekter på økonomien – regionalt og nationalt

Omsætningen fra turisterne beregnes i modellen som produktet af antallet af overnatninger (fordelt på type og nationalitet) og gennemsnitligt døgnforbrug (også fordelt på type og nationalitet). Da der ikke forefindes data for døgnforbrug på de tre øer, anvendes i stedet data for døgnforbrug på Bornholm. Det kan betyde, at omsætningen overvurderes, da Bornholm er en større ø, med flere muligheder for forlystelser mv. Men da data for gennemsnitligt døgnforbrug kun findes på amtsniveau, vurderes det til at være den bedste antagelse.

Turisterne på øerne giver anledning til omsætning i de lokale butikker,

hoteller, restauranter mv. Tabel 2.9 viser turismeomsætningen fordelt på forskellige typer af forbrug. De største grupper er udgifter til hoteller og sommerhuse, benzin, restauranter og fødevarer. Totalt er der en omsætning på i alt 109 mio.kr. på Ærø, 132 mio.kr. på Samsø og 79 mio.kr. på Læsø.

Tabel 2.9 Omsætninger opdelt på forbrugskomponenter, 2002 (i årets priser, mio.kr.)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Fødevarer	5,14	7,00	18,34	9,20
Drikkevarer	1,34	1,71	5,03	3,44
Tobak	0,48	0,54	1,16	0,58
Restauranter	7,08	6,31	15,11	9,50
Forlystelser, museer og sport	0,93	1,09	3,13	1,64
Benzin	12,96	10,79	26,03	14,95
Transportservice	1,42	1,04	1,33	0,72
Beklædning og fodtøj	1,81	1,70	4,92	2,71
Audio, foto, edb-udstyr	0,65	0,48	2,43	1,15
Smykker, ure osv.	0,29	0,26	0,89	0,58
Øvrige varer	2,51	2,84	7,02	4,00
Udgifter på feriehus	1,53	2,14	18,93	11,15
Udgifter på hoteller, o.l.	21,98	15,33	27,43	19,66
Alle komponenter	58,12	51,21	131,74	79,27

Bem.: Omsætningen inden for de nævnte komponenter er beregnede ud fra overnatningstal for de fire øer og omsætningstal fra Bornholm.

Turismen giver anledning til beskæftigelse på de tre øer. Beskæftigelsen genereret af turismen på øerne er angivet i tabel 2.10. Beskæftigelseffekten i regionerne selv viser, hvor mange arbejdspladser der skabes af turismen, inklusive de direkte, indirekte og inducerede effekter. Beskæftigelseffekten i alt viser beskæftigelsen genereret af turismen på de tre øer overalt i Danmark. På øerne skaffes altså – direkte og indirekte i alt 81, 158 og 146 heltidsarbejdspladser (hvoraf nogle er omregnede deltidsarbejdspladser) på Læsø, Samsø og Ærø. Det svarer til ca. 8% af arbejdspladserne på henholdsvis Læsø og Samsø og 5% på Ærø (bestemt via tabel 2.3).

Forholdet mellem de totale effekter og de direkte effekter udgør beskæftigelsesmultiplikatoren. I de fire kommuner ligger multiplikatorerne mellem 1,12 og 1,20.

Tabel 2.10 Turismens konsekvenser for beskæftigelsen, 2002 (personer i fuldtids helårsansættelse)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
På øerne				
Direkte arbejdspladser	71	59	132	70
Følgearbejdspladser	9	7	26	11
Øvrige regioner	25	22	53	45
I alt	105	88	211	126

Set i forhold til det samlede arbejdsmarked på øerne giver turismen altså anledning til et forholdsvis stort antal beskæftigede på de tre øer, både direkte og indirekte. Turismen er derfor værd at udbygge. Det er dog vigtigt at have fokus på, hvorledes turismen udbygges. Nogle former for turisme skaber ikke megen beskæftigelse. Desuden er det vigtigt ikke at ødelægge øernes natur og særegenhed med for voldsom udbygning af turismen. Tiltag til at øge turismen diskuteres nærmere i kapitel 3 og afsnit 4.8.

Det er naturligvis ikke kun beskæftigelsen, som påvirkes. Der er andre effekter, fx på skatteindtægter og overførselsindkomster. Nogle effekter er beskrevet i appendiks C.

2.2 Transport

De tre øer betjenes af fire færgeselskaber, der opererer i alt syv ruter. Der er en del forskelle mellem de enkelte ruter og selskaber. Organiseringen og pristruktur mv. beskrives nærmere i analysen i afsnit 4.1. Nedenfor beskrives udelukkende sejlplaner og trafik på de forskellige ruter.

2.2.1 Sejlplaner

På alle overfarter opererer rederierne med sejlplaner, der er tilpasset trafikken. Nedenfor gives en kort gennemgang af den overordnede struktur i sejlplanerne.

Læsø

Grundfartplanen opererer med fire daglige overfarter mellem Læsø og Frederikshavn. I de fem vinter måneder er der tre afgang mandag, torsdag og lørdag og fire afgang ugens øvrige dage. En egentlig afgang (tirsdag) er

reserveret til farligt gods, hvor der maksimalt må være 25 passagerer. I højsæsonen er der fem daglige retursejladser på hverdage og seks i weekenderne.

Samsø

På Jyllandsruten Sælvig-Hou opererer grundfartplanen med seks daglige afgang på hverdage og fem i weekenderne. I forbindelse med ferier og helligdage er der flere daglige afgang, helt op til 11 daglige retursejladser.

I forbindelse med skolernes sommerferie er der i begge retninger to ugentlige afgang reserveret til farligt gods, mens der uden for denne periode er én ugentlig sejlads fra Sælvig, der er dedikeret til farligt gods.

På Sjællandsruten Koldby Kås-Kalundborg er der i vintermånederne to daglige retursejladser. I forbindelse med skolernes sommerferie er der tre daglige retursejladser. Her er der ingen overfarter reserveret til farligt gods.

Ærø

Ærøfærgerne A/S' tre overfarter opererer kun i begrænset omfang med sæsontilpassede sejlplaner. På den passagermæssigt største overfart Ærøskøbing-Svendborg er der i grundfartplanen på hverdage seks daglige retursejladser, fem på lørdage og fem på søndage.

På overfarten Marstal-Rudkøbing er der i vinterhalvåret fem daglige afgang mandag-torsdag, seks afgang på fredage, fire på lørdage og fem på søndage. I sommerperioden suppleres med 1 ekstra daglig afgang mandag-torsdag samt på lørdage.

På overfarten Søby-Faaborg er der fem daglige retursejladser på hverdage, tre på weekenddage. I forbindelse med skolernes sommerferie suppleres med én ekstra retursejlads hver dag.

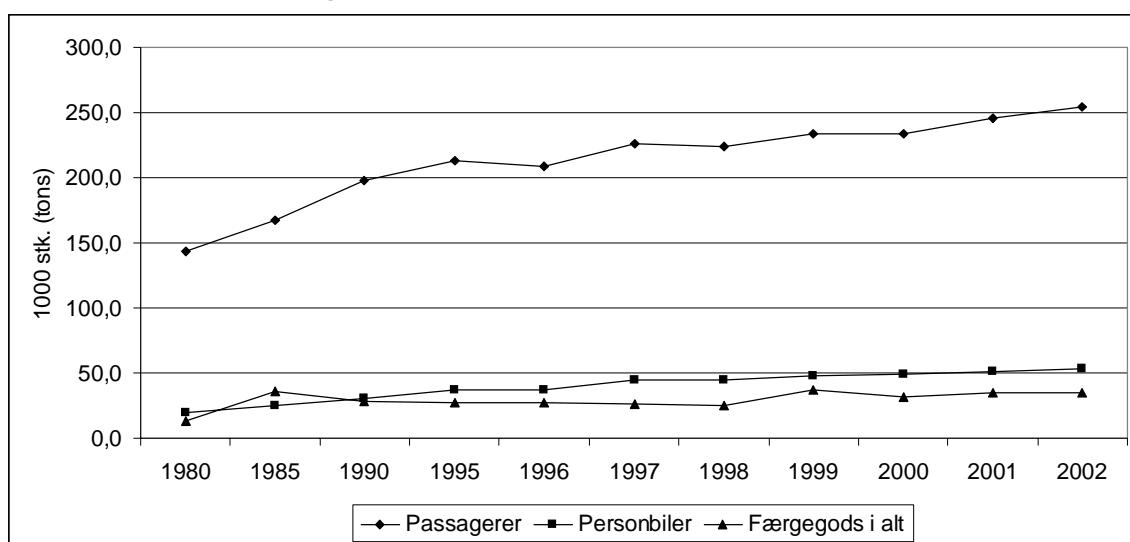
Søby-Mommark Ruten sejler hele året, men i perioden oktober-marts sejles der ikke dagligt. I sommerhalvåret sejles 3-5 daglige retursejladser. I vinterhalvåret reduceres besejlingen, så der kun sejles tre dage om ugen.

2.2.2 Trafik

Læsø

Passagertallet på Læsø-færgen har været stigende. I 1980 blev der overført ca. 144.000 passagerer, mens der i 2002 blev overført ca. 254.000, jf. figur 2.3. I 1997 blev antallet af dobbeltture øget fra 1148 til 1455. Det kan have været medvirkende årsag til stigningen i passagertallet på ca. 8% og i personbiltrafikken på ca. 21% fra 1996 til 1997. Fra 1997 kom der nye færger, hvilket har mindsket kapacitetsbarriererne.

Figur 2.3 Trafik på Læsø-færgen, 1980-2002



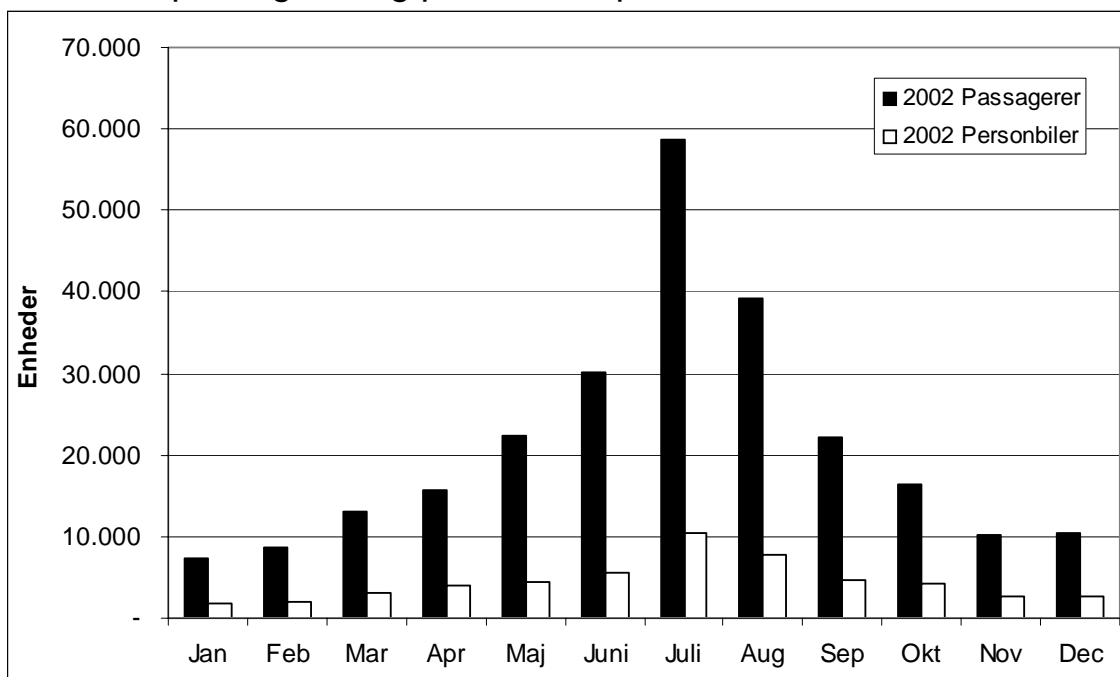
Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik
Færgeselskabet Læsø I/S

Det fremgår endvidere af figur 2.3, at der fra 1980 til 2002 er sket følgende:

- Personbiltrafikken er næsten tredoblet
- Passagerantallet er steget 77%
- De overførte godsmængder steg markant fra 1998 til 1999 og har siden ligget på et højere niveau omkring 35.000 ton.

Persontrafikken på Læsø-færgen oplever betydelige sæsonudsving. Den største måned er således juli, hvor ca. 23% af det samlede antal passagerer og ca. 20% af den samlede antal personbiler overføres, jf. figur 2.4.

Figur 2.4 Overførte passagerer og personbiler på månedsbasis, 2002



Kilde: Færgeselskabet Læsø I/S

Selskabet opererer med forskellige priser for de fastboende på Læsø og for folk, der ikke har folkeregisteradresse på Læsø. En voksen øbillet koster således kr. 100, mens folk, der ikke er bosiddende på Læsø, skal betale kr. 160. Tilsvarende gælder for de øvrige billettyper. Derimod er fragtpriisen den samme, uanset hvor vognmanden er hjemmehørende.

Antal læsøboere, der rejser til/fra fastlandet, følger af det solgte antal øbilletter. I perioden 2000-2002 har antallet af voksne og børn fra Læsø, der overføres med færgerne, været nogenlunde konstant. Derimod har der været en mindre fremgang (12%) i antal pensionister og en beskedne (5%) fremgang i antal biler, jf. Appendiks D.

Ifølge Færgeselskabet Læsø I/S rejser læsøboerne i gennemsnit 10 gange om året med færgen. I forbindelse med påske-, sommer- og efterårsferier sælges en del 1-dags billetter. Antal solgte billetter har udvist en faldende tendens i løbet af perioden 2000-2002, jf. Appendiks D.

De retningsfordelte godsmængder opgjort på månedsbasis for 2002 fremgår af figur 2.5. I Appendiks D er vist udviklingen på månedsbasis i perioden 2000-2003 (april).

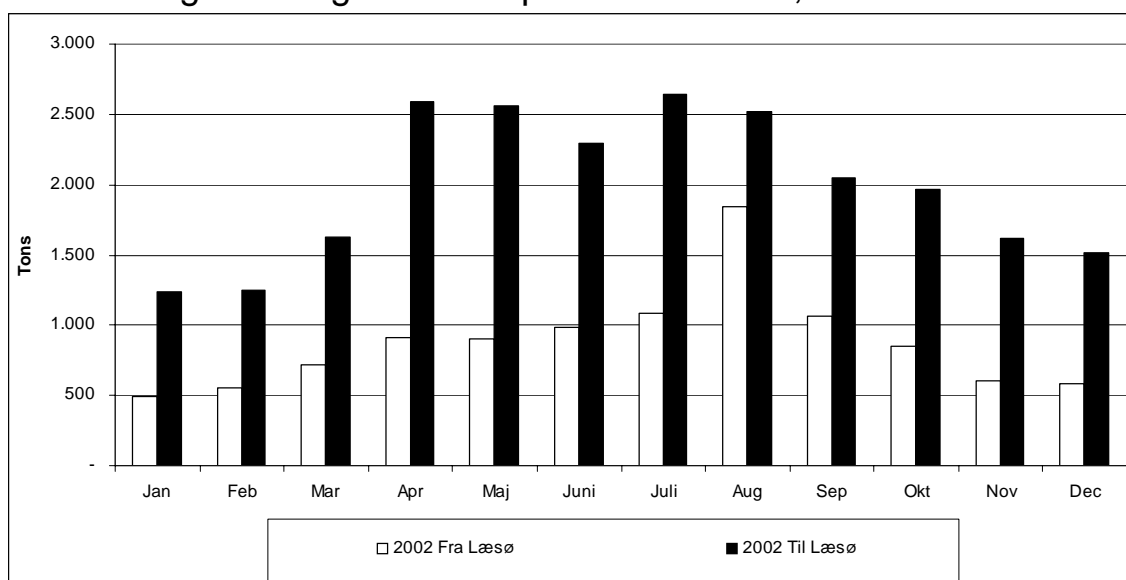
Det ses, at der overføres betydeligt større godsmængder til Læsø end

fra Læsø. I 2002 blev der således overført mere end dobbelt så meget gods til Læsø som fra Læsø. Imidlertid steg godsmængderne fra Læsø med 21% fra 2000 til 2002, jf. Appendiks D, og samtidig har godsmængderne til Læsø været forholdsvis stabile.

Det kan endvidere konstateres, at

- der er sæsonudsving i de overførte godsmængder
- der er større sæsonudsving i godsmængderne til Læsø end fra Læsø
- de største mængder sendes fra Læsø i perioden juni-september
- de største mængder sendes til Læsø i perioden april-september.

Figur 2.5 Godsmængden til og fra Læsø på månedsbasis, 2002



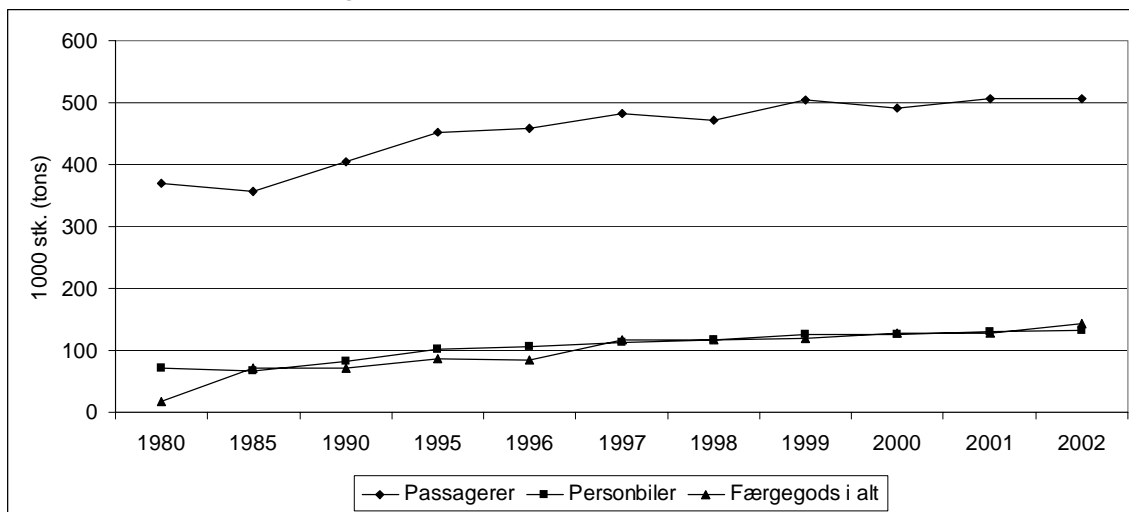
Kilde: Færgeselskabet Læsø I/S.

Samsø

Samsø betjenes af Samsø Liniens to overfarter, som er Jyllandsruten Hou-Sælvig og Sjællandsruten Kalundborg-Koldby Kås. Passagertallet har været stigende. I 1980 blev der overført ca. 369.000 passagerer, mens der i 2002 blev overført ca. 506.000, jf. figur 2.6 og Appendiks D. Det svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på 1,4%.

Figur Trafik på Samsø-færgerne, 1980-2002

2.6



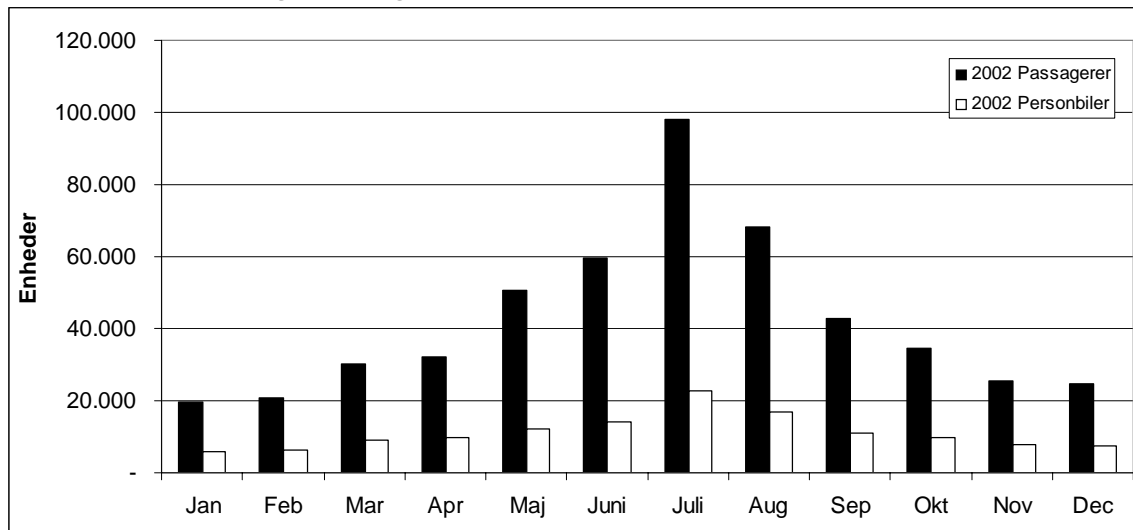
Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik.
Samsø Linien.

Det kan udledes af figur 2.6, at personbilstrafikken er steget med 87% fra 1980 til 2002, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst i perioden på 2,9%. Det fremgår endvidere, at de overførte godsmængder har været stigende og nåede et foreløbigt højdepunkt i 2002 med ca. 143.000 ton.

Erhvervstrafikken på overfarterne udgøres primært af virksomheder hjemmehørende på Samsø, eksempelvis vognmandsforretningerne. Der er også en del jyske håndværkere, der benytter overfarterne, mens de samske håndværkere ikke har opgaver på fastlandet pga. kapacitet og priskonkurrence.

Persontrafikken på Samsø-færgerne oplever store sæsonudsving. Den største måned er juli, hvor 19% af passagererne og 17% af personbilerne overføres på færgerne, jf. figur 2.7 og Appendiks D. Det fremgår endvidere, at 44% af passagererne og 41% af personbilerne overføres i perioden juni-august.

Figur 2.7 Overførte passagerer og personbiler på månedsbasis, 2002



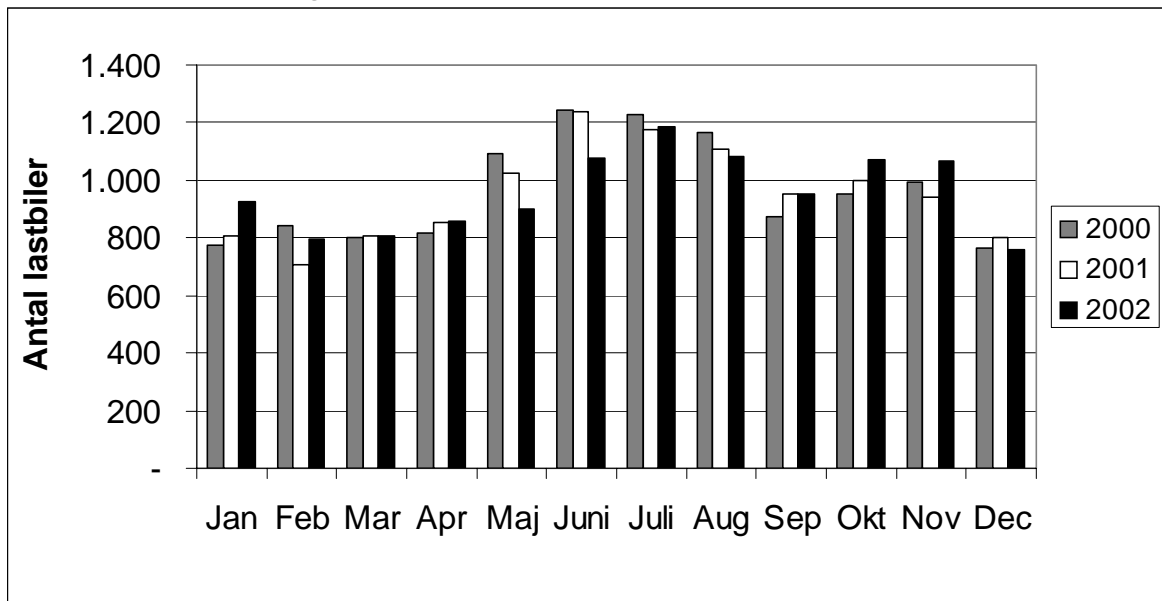
Kilde: Samsø Linien

De betydelige sæsonudsving i persontrafikken i sommerperioden falder sammen med højsæsonen for landbrugsproduktionen på øen, dvs. grøntsagsproduktionen. Det kan give kapacitetsproblemer, men vognmændene får lov til at reservere pladser et halvt år i forvejen, så de har som udgangspunkt ikke problemer. Når rejsetidspunktet nærmer sig, tjekkes det, om reservationen skal opretholdes, eller om rederiet kan udnytte pladsen til personbiler.

Erhvervs trafikken udviser ikke så store udsving som persontrafikken. På ugebasis er søndag den mindste dag, mens der på lørdage er lidt mindre trafik end på hverdage. De erhvervsrejsende udgør et konstant flow på overfarterne. Erhvervsrejsende fra fastlandet til Samsø kommer først og fremmest fra Jylland, herunder især fra Østjylland. De samske erhvervsrejsende rejser primært til København og Østjylland.

Oplysninger om de retningsfordelte godsmængder på overfarterne til/fra Samsø foreligger ikke. I løbet af perioden 2000-2002 er der årligt blevet overført ca. 5.700 lastbiler til og fra Samsø. Der er sæsonudsving i lastbiltrafikken. Af figur 2.8 fremgår det, at det største antal lastbiler overføres i sommermånederne, men i 2002 synes en vis sæsonudjævning at have fundet sted.

Figur 2.8 Lastbiltrafikken opgjort på månedsbasis, 2000-2002



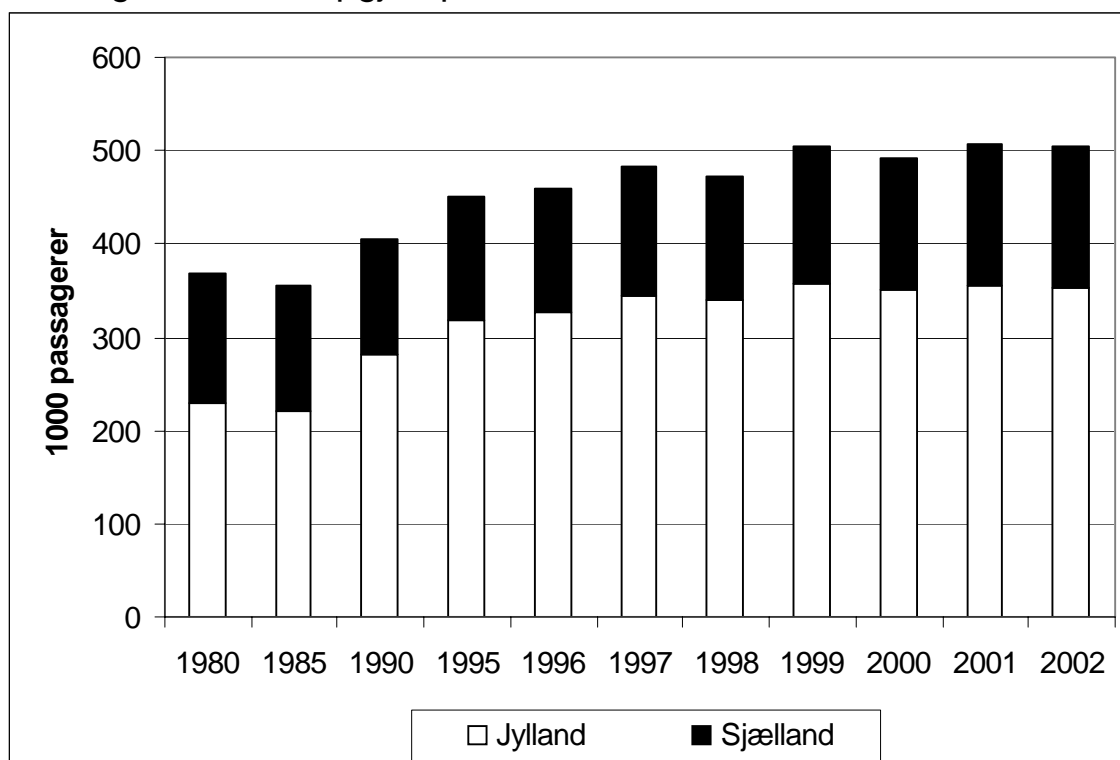
Kilde: Samsø Linien.

For så vidt angår godstyper på overfarterne, er det primært landbrugsprodukter, der transporteres fra Samsø, mens alle typer fornødenheder til private og erhverv transporteres til Samsø.

Færgetrafikken til/fra Samsø opgjort på ruter

Hovedparten af trafikken til og fra Samsø overføres på Sælvig-Hou-ruten. Udviklingen i passagertrafikken på de to ruter fremgår af figur 2.9.

Figur 2.9 Passagertrafikken opgjort på ruter, 1980-2002



Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik.

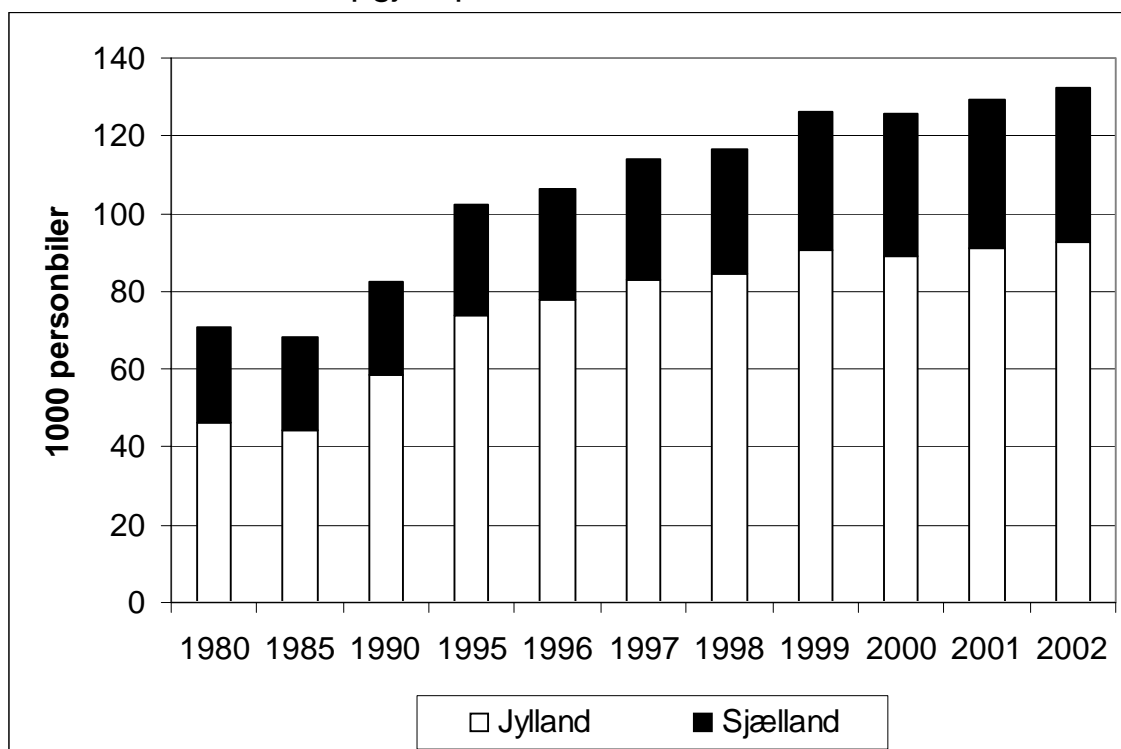
Det ses af figur 2.9, at

- 70% af passagererne blev overført på Jyllandsruten i 2002
- væksten i passagertrafikken fra 1980 til 2002 har været relateret til Jyllandsruten
- passagertrafikken på Sjællandsruten har været forholdsvis stabil frem til 1998, hvorefter der har været en mindre fremgang her.

Udviklingen i personbiltrafikken på de to ruter fremgår af figur 2.10. Det fremgår heraf, at

- 70% af personbilerne blev overført på Jyllandsruten i 2002
- personbiltrafikken er vokset mere på Sjællandsruten end på Jyllandsruten i de senere år.

Figur 2.10 Personbiltrafikken opgjort på ruter, 1980-2002



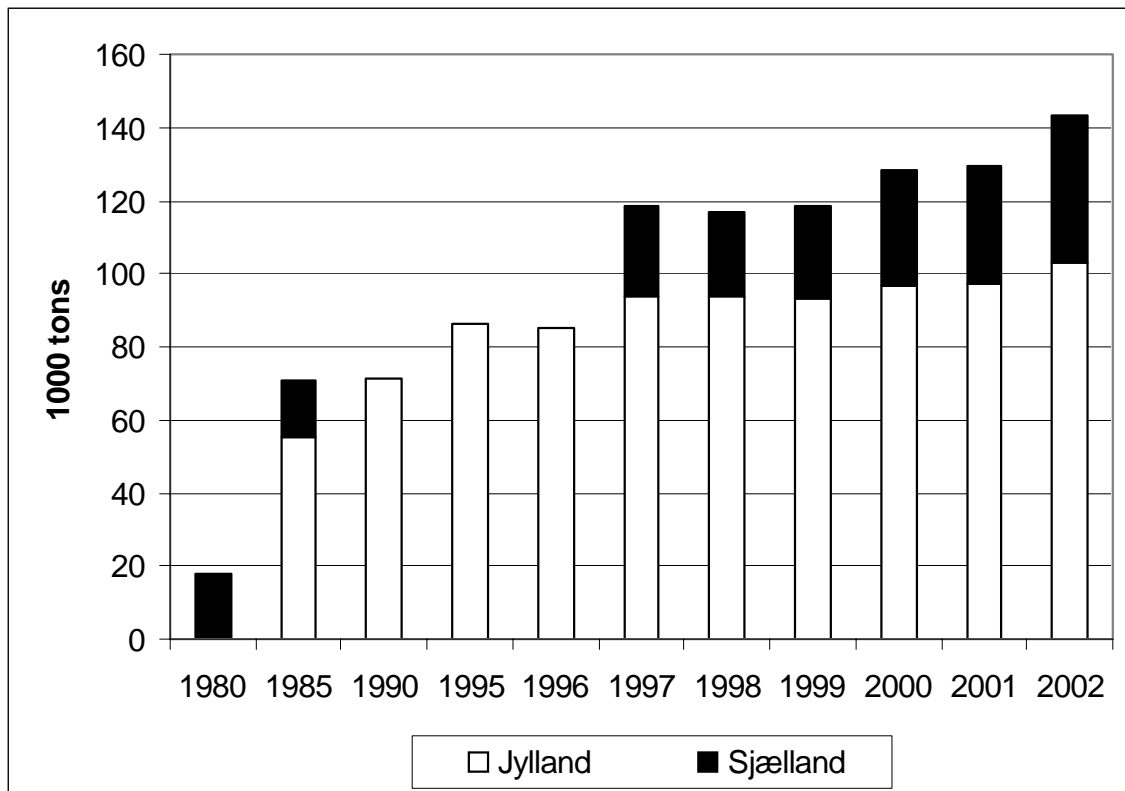
Kilde: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik.

Udviklingen i godstrafikken på de to overfarter fremgår af figur 2.11. Det ses,

- at de største godsmængder overføres på Jyllandsruten (72% i 2002)
- at der siden 1998 har været vækst i godstrafikken på Sjællandsruten.

Figur Godstrafikken opgjort på ruter, 1980-2002

2.11

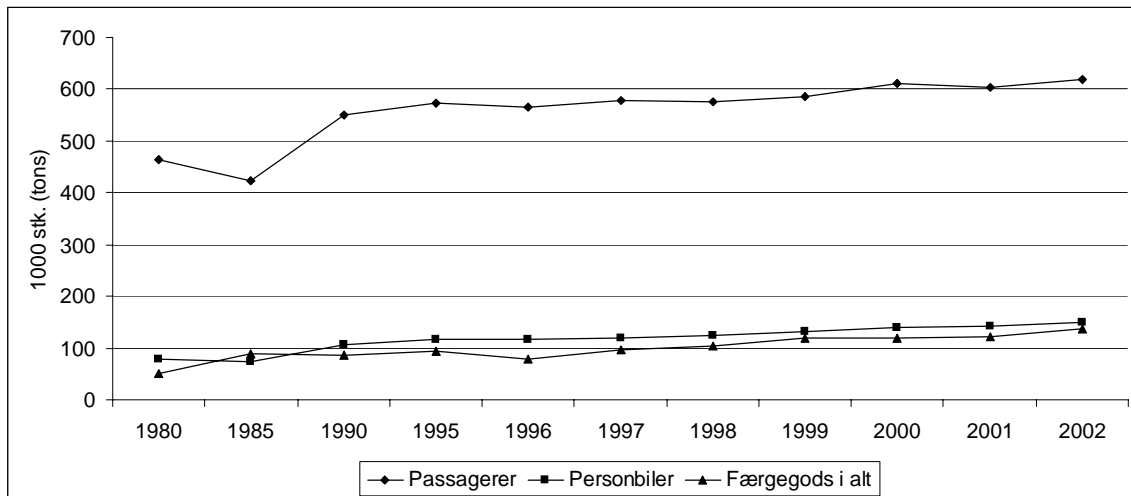


Kilde: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik.

Ærø

Ærø betjenes af fire overfarter. Med nogle få undtagelser har der været en stabil fremgang i trafikken i de seneste 20 år. Passagertallet er steget fra ca. 424.000 i 1985 til ca. 619.000 i 2002, jf. figur 2.12 og Appendiks D. Det svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 2,3%.

Figur 2.12 Trafik på overfarterne til/fra Ærø, 1980-2002



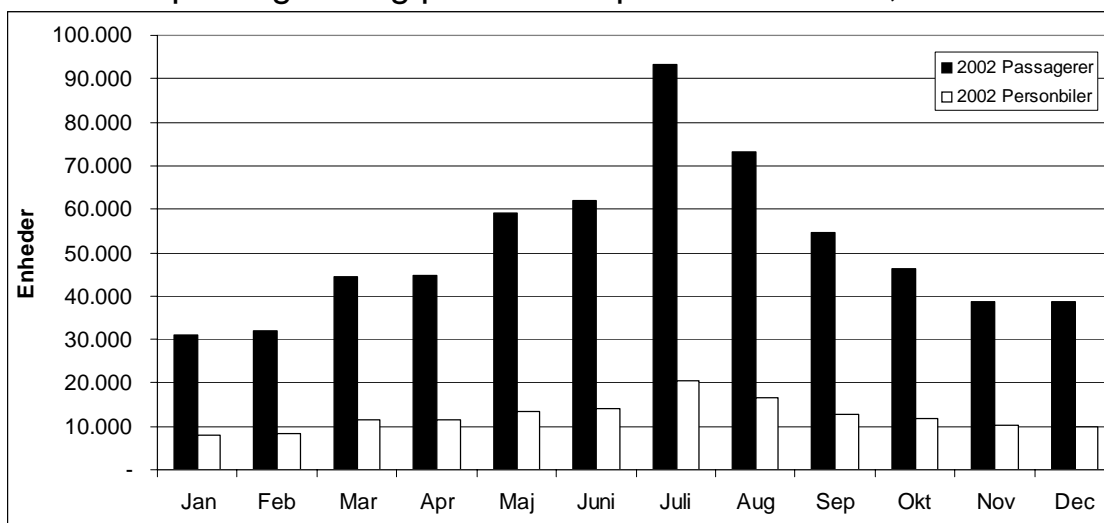
Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik
Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten

Det fremgår endvidere af Appendiks D, at

- personbilstrafikken blev mere end fordoblet fra 1985 til 2002
- der blev overført mere end 19.000 lastbilenheder i 2002, hvilket er det højeste siden 1995
- at den overførte godsmængde på færgeruterne er stigende og nåede et foreløbigt højdepunkt i 2002 med ca. 136.000 ton.

Persontrafikken på de fire overfarter oplever betydelige sæsonudsving. Den største måned er juli, hvor 15% af passagererne og 14% af personbilerne i 2002 blev overført på færgerne, jf. Appendiks D og figur 2.13. Det kan endvidere konstateres, at 37% af passagererne og 34% af personbilerne overføres i de tre sommermåneder. I forhold til Læsø og Samsø er sommersæsonudsvinget ikke så markant, men der er dog tale om væsentligt mere trafik i de tre måneder i forhold til resten af året.

Figur 2.13 Overførte passagerer og personbiler på månedsbasis, 2002



Kilde: Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten

Det er Ærøfærgerne A/S' vurdering, at de ca. 1.000 person- og varebiler hjemmehørende på Ærø står for halvdelen af personbiltrafikken, og at halvdelen af passagererne ligeledes er Ærøboere. Derimod vurderer rederiet, at lastbiler hjemmehørende på Ærø står for 70-75% af lastbiltrafikken på de tre ruter, som rederiet er ansvarlig for.

Lastbiltrafikken er ligeligt fordelt over ugens fem hverdage, mens der i weekenderne kun er begrænset lastbiltrafik. Her er personbiltrafikken til gengæld stærkt repræsenteret. Der er således en stærk retningsbestemt trafik mod Ærø på fredage og lørdage og fra Ærø på søndage. Ifølge Ærøfærgerne A/S er det kun i den egentlige sommertrafik, at der ses en god udnyttelse af vogndækkene over hele ugen og i begge retninger.

De fleste erhvervs kunder er hjemmehørende på Ærø. Arla Foods er en af undtagelserne. Det geografisk næsthøjest repræsenterede område er Fyn. Ærøfærgerne A/S har i de senere år registreret flere fremmede vognmænd blandt kunderne. Det skyldes blandt andet den voksende aktivitet inden for byggeriet. Hovedparten af erhvervsstrafikanterne er vognmænd.

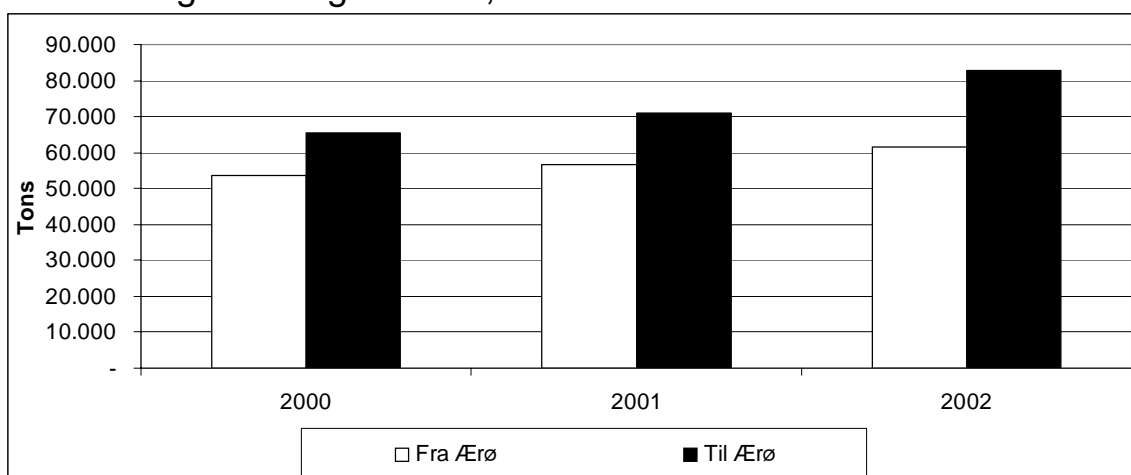
Trafikken går primært til/fra Fyn. Dernæst følger Jylland og Sjælland i nævnte rækkefølge.

På Søby-Mommark er der ikke meget erhvervs trafik. Færgeren er for lille til, at der kan satses på lastbiltrafik. Der er til gengæld erhvervsrejsende i varevogne eller personbiler. Blandt de erhvervsrejsende, der benytter over-

farten, kan nævnes sælgere, reparatører og servicefolk med ærinde i Sønderjylland eller Tyskland.

De retningsfordelte godsmængder i perioden 2000-2002 fremgår af figur 2.14 og Appendiks D. Det ses, at der overføres større godsmængder til Ærø end fra Ærø. I 2002 blev der overført ca. 34% mere gods til end fra Ærø. Godsmængderne i begge retninger har været stigende.

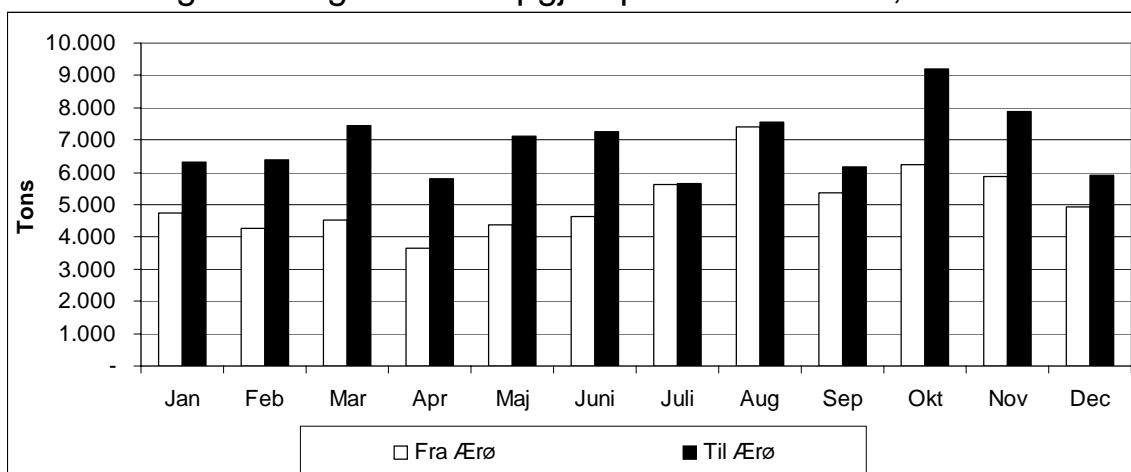
Figur 2.14 Godsmængden til og fra Ærø, 2000-2002



Kilde: Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten

Som det fremgår af figur 2.15, kan det endvidere konstateres, at der er sæsonudsving i de overførte godsmængder.

Figur 2.15 Godsmængden til og fra Ærø opgjort på månedsbasis, 2002



Kilde: Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten.

Færgetrafikken opgjort på ruter

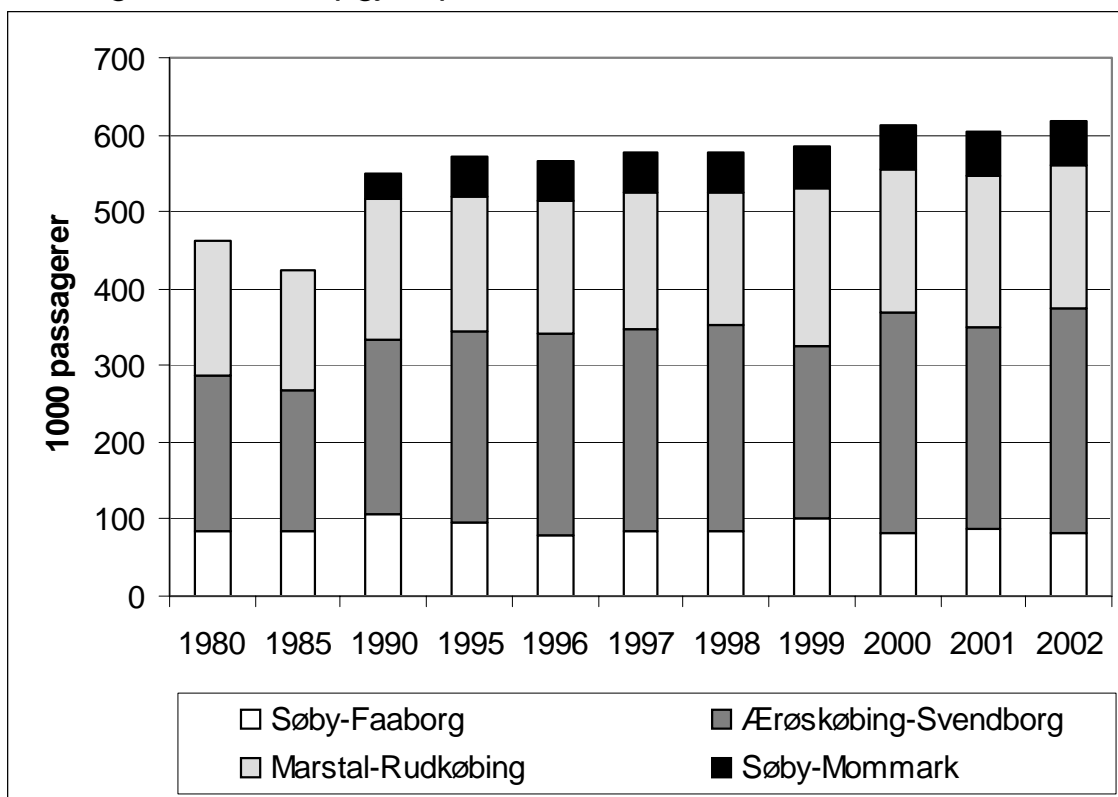
Hovedparten af persontrafikken til og fra Ærø overføres på Ærøskøbing-Svendborg-overfarten. I 2002 blev 47% af passagerne og 42% af personbilerne overført her. Derimod er Søby-Faaborg-overfarten den vigtigste for godstrafikken. I 2002 blev 44% af godsmængderne overført på denne overfart.

Udviklingen i passagertrafikken på de tre ruter fremgår af figur 2.16. Det ses heraf,

- at væksten i passagertrafikken fra 1980 til 2002 har været relateret til Ærøskøbing-Svendborg-ruten
- at der har været en svag fremgang på Marstal-Rudkøbing og Søby-Mommark
- at der har været stort set uændret passagertrafik på Søby-Faaborg.

Ifølge rederiet er ca. 70% af personbilerne på Søby-Mommark-overfarten fra Tyskland.

Figur 2.16 Passagertrafikken opgjort på ruter, 1980-2002

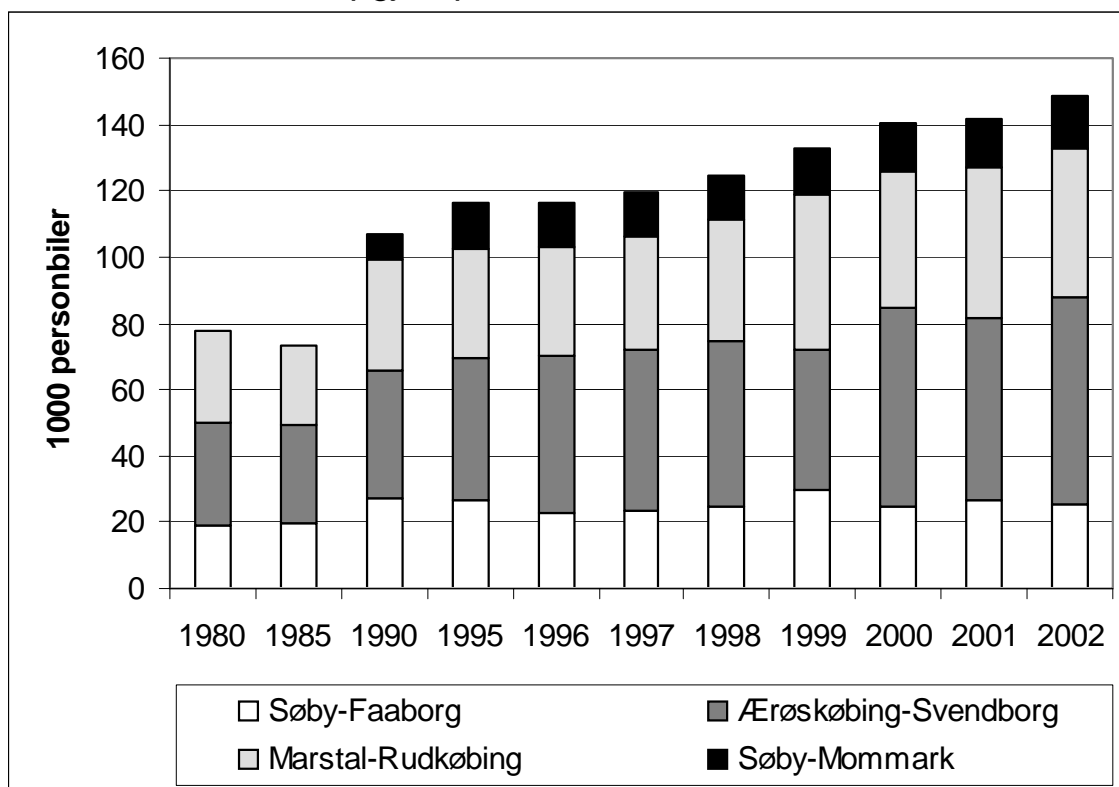


Kilde: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik

Udviklingen i personbiltrafikken på de fire ruter fremgår af figur 2.17. Det ses heraf, at

- der har været fremgang på alle ruter på nær Søby-Faaborg
- personbiltrafikken på Marstal-Rudkøbing i de senere år er stagneret.

Figur 2.17 Personbiltrafikken opgjort på ruter, 1980-2002

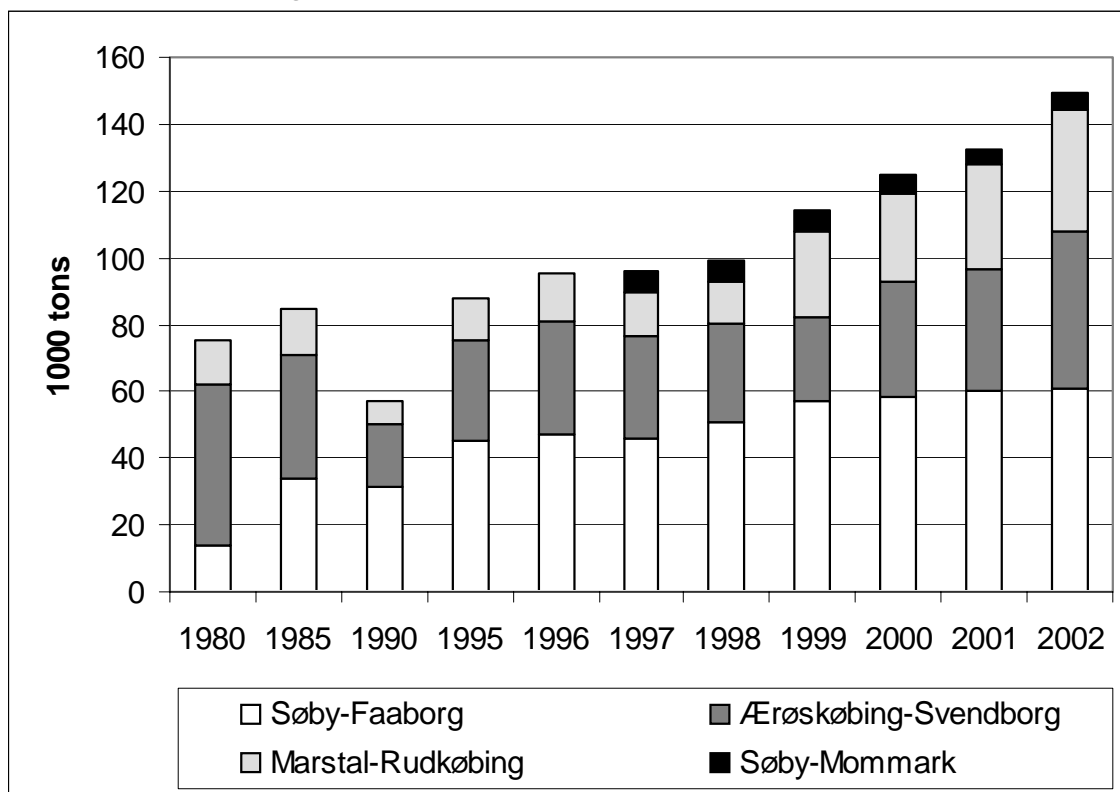


Kilde: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik

Udviklingen i godstrafikken på de fire overfarter fremgår af figur 2.18. Det ses her, at

- de største mængder overføres på Søby-Faaborg-ruten (44%)
- der siden 1998 har været størst fremgang på Marstal-Rudkøbing-ruten, hvor godsmængderne er næsten tredoblet
- der siden 1999 har været fremgang i godstrafikken på Ærøskøbing-Svendborg, hvor godsmængderne i 2002 nåede op på niveauet i 1980, så denne rute i dag er den næstvigtigste for godstrafikken.

Figur 2.18 Godstrafikken opgjort på ruter, 1980-2002



Kilde: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik.

Danmark

Også i resten af Danmark er trafikken steget i den nævnte periode. Vejdirektoratets biltrafikindeks er steget med over 70% fra 1980 til 2001. En opgørelse af den transporterede godsmængde på lastbiler i Danmark fra 1980-2001 viser en stigning fra 1980-1990 og derefter en fluktuerende udvikling omkring en svagt stigende langtidstrend. Specielt godstrafikken til og fra Ærø har således i de senere år vist en mere positiv udvikling end lastbiltrafikken i Danmark generelt. (Kilder: www.vd.dk, årsbaserede nøgletal).

2.3 Den socioøkonomiske situation og udvikling

En ting er erhvervslivet og arbejdsmarkedet på øen. Noget andet er, hvorledes livet leves – hvor mange mennesker der bor på øerne, hvordan indkomstniveauet er osv. I dette afsnittet beskrives kort den socioøkonomiske situation på øerne.

2.3.1 Befolkningsudvikling

I tabel 2.11 ses udviklingen i befolkningen i de fire økommuner og i sammenligningskommunerne. Med undtagelse af Samsø har økommunerne haft en noget større befolkningstilbagegang fra 1993 til 2002 end kommunerne i de sammenlignelige kommuner. De fire kommuner, som i forvejen er nogle af de mindste i Danmark, er altså på vej til at blive endnu mindre. Med den vedtagne sammenlægning af Marstal og Ærøskøbing Kommuner giver det selvfølgelig en noget større kommune, men stadig har der jo været befolkningstilbagegang for øen som helhed. For Danmark som helhed har der været vækst i befolkningstallet. Det samme har der for landkommunerne under ét.

Faldet i befolkningstallet opfattes af mange øboere som en stor trussel. Frygten for, at indbyggertallet snart når smertegrænsen, er stor. Des færre mennesker på øerne, des sværere er det at opretholde et levende samfund med butikker, foreninger, skoler osv. Det opleves derfor som afgørende at få flere mennesker til at flytte til øerne.

Andelen af indbyggere, som er mellem 0 og 15 år, er i 2002 lidt lavere i de fire økommuner end i de sammenlignelige kommuner og i Danmark som helhed. En større forskel i forhold til landsgennemsnittet findes imidlertid i gruppen med 16-25-årige. Her er der en markant lavere andel i de fire økommuner. Sammenlignet med landkommunerne og de andre grupper af kommuner er forskellen ikke lige så stor for denne aldersgruppe. En del af forskellene skyldes de manglende uddannelsesmuligheder på øerne, men det afspejler også den generelt skæve aldersfordeling. Den kommer mindst lige så tydeligt frem, når der ses på andelen af indbyggere, som er fyldt 67 år. Der er en større ældreandel i de fire økommuner end i både de sammenlignelige kommuner og i Danmark som helhed.

Aldersfordelingen har dels betydning for øens dynamik og nærmiljø – det er oftest unge mennesker, som sikrer udvikling og fremskridt, og dels for den kommunale økonomi, jf. afsnit 2.4.

Tabel 2.11 Udviklingen i befolkning og aldersfordeling

	Danmark	Land-kommuner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Udvikling i befolkningen 1993-2002 (procent)	3,62	2,24	-0,82	-1,08	-2,89	-1,39
Andel 0-15-årige 2002 (procent)	19,82	21,43	20,14	19,22	19,04	19,4
Andel 16-25-årige 2002 (procent)	11,36	9,23	9,21	10,07	8,92	9,28
Andel af befolkningen over 66 år 2002 (procent)	13,03	13,87	16,12	16,03	17,04	16,52
Andel af befolkningen over 80 år 2002 (procent)	4,03	4,18	4,95	4,99	5,36	5,14
	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø		
Udvikling i befolkningen 1993-2002 (procent)	-5,53	-6,84	-2,63	-7,54		
Andel 0-15-årige 2002 (procent)	17,50	15,75	17,50	18,03		
Andel 16-25-årige 2002 (procent)	7,39	6,36	7,83	5,95		
Andel af befolkningen over 66 år 2002 (procent)	20,05	24,17	20,77	18,96		
Andel af befolkningen over 80 år 2002 (procent)	6,81	9,15	7,20	6,00		

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk.

Befolkningsudviklingen er nærmere analyseret i afsnit 2.6.1.

2.3.2 Indkomster

I tabel 2.12 ses de gennemsnitlige indkomster pr. indbygger i 2000 i henholdsvis de fire økommuner og i sammenlignelige kommuner og i hele Danmark. I og med at tallene er pr. indbygger, afspejler de både indkomst-

niveau for de erhvervsaktive og befolkningssammensætningen i kommunen.

Det ses, at niveauet for arbejdsindkomsterne pr. person i de fire økommuner ligger noget under niveauet i de sammenlignelige kommunegrupper, for slet ikke at snakke om Danmark som helhed. Niveauet for overførselsindkomster pr. person ligger derimod væsentligt over niveauet i både de sammenlignelige kommuner og i hele Danmark. Dette understreger velfærdspolitikens store betydning for øernes økonomi. De disponible indkomster er defineret som summen af primære indkomster og overførselsindkomster minus skattebetalinger. Også den disponible indkomst pr. indbygger på øerne ligger under niveauet af disponible indkomster i samtlige grupper.

De forholdsvis lave indkomster pr. indbygger har betydning for kommunernes muligheder for at sikre borgerne en attraktiv service. Selvom der foregår udligning mellem kommunerne, er den langt fra fuldstændig, og alle kommuner har derfor ikke de samme muligheder for at servicere borgerne, jf. afsnit 2.4.

Indkomstniveauet afspejler naturligvis også attraktiviteten af arbejdsmarkedet. Det er ikke på øerne, at man generelt finder de bedste stillinger med de højeste lønninger. Det skyldes formentlig hovedsageligt erhvervsfordelingen.

Som nævnt afspejler indkomst pr. indbygger både indkomstniveau og befolkningssammensætning. En anden faktor, som også har betydning for levestandarden, er omkostningerne til bolig. I afsnit 2.3.3 ses der nærmere på huspriser.

Tabel 2.12 Gennemsnitlig indkomst pr. indbygger 2000 (kr.)

	Danmark	Land- kommu- ner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Primære indkomster	126.295	119.453	108.863	105.954	102.544	106.186
Overførselsindkomster	36.514	34.134	39.331	41.514	42.562	41.311
Disponible indkomster	116.371	113.195	109.401	108.264	106.719	108.554
	Marstal	Ærøskø- bing	Samsø	Læsø		
Primære indkomster	90.157	96.279	98.779	97.873		
Overførselsindkomster	48.521	46.870	46.076	45.816		
Disponible indkomster	105.010	105.005	106.894	105.621		

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk og egne beregninger.

Note: Primære indkomster er defineret som lønindkomst og overskud af private virksomheder. Disponibel indkomst er defineret som summen af primære indkomster og overførselsindkomster fratrukket skat. Ifølge Danmarks Statistik er også sømænds indtjening inkluderet i den primære indkomst.

2.3.3 Huspriser

I tabel 2.13 er udviklingen i huspriserne fra 1992-2001 analyseret. Ud over niveauet for priserne i henholdsvis 1992 og 2001 og væksten er det også angivet, hvor mange handler de enkelte gennemsnitlige priser er baseret på. Det skyldes, at man ved for få observationer og store variationer må være yderst varsom med at basere for meget på sådanne gennemsnit.

Det ses, at både prisniveauet i 1992 og 2001 var lavere i de fire økommuner end i resten af landet og de sammenlignelige kommuner. Når der ses på væksten i priserne, kan både Ærøskøbing og Samsø imidlertid godt være med; her har væksten været højere end i de sammenlignelige kommuner, og ret tæt på væksten i Danmark som helhed. I Marstal og på Læsø er priserne ikke vokset tilsvarende.

Huspriserne afspejler naturligvis i et vist omfang den bygningsmæssige kvalitet af de solgte huse. Så selvom huspriserne umiddelbart ser ret lave ud, bør det ses i sammenhæng med standarden. Når det er sagt, betyder de lave huspriser samtidigt, at det for folk med forholdsvis lave indkomster kan være attraktivt at flytte til øerne. Det gælder både folk, som modtager overførselsindkomster (fx pensionister), og folk, som ønsker »at stå af ræset«, fx for at få tid til børn, dyr eller kunstnerisk udfoldelse.

En anden faktor, som har betydning for udviklingen i huspriserne på

øerne, er mulighederne for at benytte husene til fritidshuse. Det er med til at give priserne et nyk opad. Stigningen i huspriser afspejler derfor ikke kun efterspørgslen fra faste indbyggere på øerne.

Tabel 2.13 Udviklingen i huspriserne, 1992-2001

	Danmark	Land-kommuner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Antal handler 1992	43.289	8765	2460	5372	2590	4640
Antal handler 2001	45.258	9390	2628	5658	2873	5250
Gennemsnitlig pris 1992 (1000 kr.)	551	389	329	399	332	357
Gennemsnitlig pris 2001 (1000 kr.)	1.105	722	574	651	567	605
Vækst (procent)	100,6	85,7	74,5	63,3	70,5	69,6
	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø		
Antal handler 1992	88	55	49	21		
Antal handler 2001	79	59	57	26		
Gennemsnitlig pris 1992 (1000 kr.)	319	253	313	330		
Gennemsnitlig pris 2001 (1000 kr.)	488	490	592	510		
Vækst (procent)	53,0	93,7	89,1	54,5		

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk.

Note: Det er huspriser på enfamiliehuse solgt i almindelig fri handel, som er benyttet. Gennemsnittene er vægtede gennemsnit med antallet af handler som vægte.

2.3.4 Befolkningens uddannelsesniveau

Der er regionale forskelle i uddannelsesniveaut og i udviklingen heri. Det er tidligere analyseret i blandt andet Christoffersen og Andersen (2002), hvor det blev påpeget, at den historiske udvikling er gået mod større forskelle (divergens). I rapporten blev benyttet en bestemt metode for at kunne sammenveje uddannelsesniveaut, idet hver type uddannelse fik tildelt et gennemsnitligt antal uddannelsesår. En tilsvarende metode anvendes (i tabel 2.14) her til at bestemme det gennemsnitlige uddannelsesniveau i de fire økommuner og i de øvrige kommunetyper. Det ses, at uddannelsesniveaut i både Marstal, Ærøskøbing og på Samsø ligger fint på niveau med – eller er højere – end i sammenlignelige kommunegrup-

per. Uddannelsesniveaet på Læsø er derimod lavere. Uddannelsesniveaet for hele Danmark er højere end både i kommune-grupperne og på øerne.

Tabel 2.14 Uddannelsesniveau i befolkningen, 2002

	Danmark	Land-kommuner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Uddannelsesniveau	12,16	11,75	11,61	11,74	11,66	11,69
	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø		
Uddannelsesniveau	12,09	11,87	11,84	11,46		

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk og egne beregninger.

Note: Uddannelsesniveaet er fundet ved at multiplicere højeste fuldførte uddannelse med et antal år svarende til uddannelseslængden (Grundskole: 10 år, gymnasiale og erhvervsfaglige: 12 år, kort videregående uddannelse og bachelor: 14 år, mellemlang videregående uddannelse 16 år, lang videregående uddannelse: 18 år) og dividere med antallet af personer. For kommune-grupperne er gennemsnit fundet ved at beregne niveaet for alle kommuner under ét.

Der er tegn på, at uddannelse og økonomisk vækst følges ad, jf. fx Christoffersen og Andersen (2002). Det kan derfor være problematisk for et område, at uddannelsesniveaet er lavt. Omvendt afspejler uddannelsesniveaet naturligvis arbejdsmarkedet, og netop på øerne er det måske andre erhverv end de traditionelle væksterhverv, som er i centrum.

2.4 Kommunernes situation

2.4.1 Små kommuner med faldende folketal

De fire kommuner på de tre øer er blandt landets mindste. Læsø er landets mindste kommune, Marstal den 4. mindste, Ærøskøbing den 9. mindste og Samsø den 13. mindste. Selv når Ærø bliver én kommune, vil den med ca. 7.000 indbyggere være blandt den mindste fjerdedel af kommunerne. I tabel 2.15 ses forskellige variabler, der afspejler befolkning og areal.

Det er også tyndt befolkede kommuner. Kun bykommunen Marstal har en befolkningstæthed, der er over landsgennemsnittet.

Tabel 2.15 **Befolkning og areal**

	Danmark	Land-kommuner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Befolkning 1. jan. 2002	5.368.248	802.537	203.623	467.342	201.810	391.218
Areal i km ²	43.098	16.567	5.085	6.900	2.725	7.134
Befolkningstæthed. Indbyggere pr. km ²	125	48	40	68	54	55
	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø		
Befolkning 1. jan. 2002	3.331	3.869	4.251	2.268		
Areal i km ²	17	74	114	114		
Befolkningstæthed. Indbyggere pr. km ²	199	52	37	20		

At være en lille tyndt befolket kommune stiller i sig selv en række krav til kommunen. Den har vanskeligt ved at opnå stordriftsfordele i driften, den har ikke mulighed for at skabe stærke faglige miljøer, og der er en række opgaver, der bliver økonomisk tungere, simpelthen fordi befolkningsunderlaget er for svagt.

Denne situation forværres af det forhold, at folketallet er faldende, jf. afsnit 2.3.1 Hvor hele landet i perioden 1993-2002 har haft en vækst på 3,62%, har de fire kommuner haft et fald i befolkningstallet på mellem 2,6% og 7,5%. Det betyder i sig selv, at det bliver stadig sværere for kommunerne at opnå en acceptabel drift med en acceptabel skatteprocent.

Dertil kommer yderligere, at det er økommuner. Som analyseret af Indenrigsministeriet (1996) betyder det en række særlige udgifter. Omkostningerne gælder færgedrift, vejvæsen, redningsberedskab, efterskoler, foreninger, kultur, sundhedsudgifter, øvrige sociale udgifter, uddannelse og turisme. Som nærmere beskrevet nedenfor er disse udgifter netop baggrunden for §22-tilskuddet i udligningssystemet.

Disse forhold har også betydning for lokalsamfundenes liv. Som små tyndtbefolkede kommuner med aftagende folketal har de fire kommuner det stadig sværere med at skabe en bred vifte af tilbud og aktiviteter. Det gælder både de initiativer, der støttes af kommunerne, og de initiativer, der opstår uden offentlig støtte.

Yderligere er øerne med tiden blevet til lokalsamfund af seniorer. Andelen af ældre borgere er langt over landsgennemsnit, jf. tabel 2.11 i afsnit 2.3.1. Kun i ganske få kommuner er andelen af ældre over 67 år større end 18%. Det er den i alle de fire økommuner. Ser man på andelen af de ældste, dvs. de over 80-årige, så er der også kun få kommuner, der har en andel på over 5%. Det er den i alle de fire kommuner.

Samtidig er der meget få unge. De unge må som nævnt søge uddannelse og job uden for øerne.

Denne meget skæve befolkningssammensætning gør det endnu vanskeligere at få dynamik i lokalsamfundene.

Også erhvervslivet på øerne er påvirket af disse forhold. For virksomhederne er det ikke mindst de høje transportomkostninger, der gør det vanskeligt at skabe udvikling.

Alt i alt betyder befolkningsstørrelse, befolkningsudvikling og befolkningsammensætning sammen med øbeliggenhedem, at de fire – snart tre – kommuner har nogle usædvanligt svære vilkår sammenlignet med andre kommuner. Selv hvis sammenligningen kun gælder andre udkantskommuner.

2.4.2 **Kommunernes økonomi**

Som andre udkantskommuner har de fire kommuner et svagt beskatningsgrundlag. Opgjort på denne måde er Marstal landets næstfattigste kommune, kun undergået af Aalestrup. For Marstals vedkommende har det dog betydning, at der er særlige beskatningsregler for sømænd. Det lave beskatningsgrundlag skyldes dels, at de erhvervsaktive har lave indkomster, dels at der bor så mange ældre i de fire kommuner.

Tabel Beskatningsgrundlag og udgifter

2.17

	Hele landet*	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Beregnet beskatningsgrundlag pr. indbygger 2004**. 1000 kr.	136	103	114	118	112
<i>Udvalgte kommunale udgifter.</i> 1.000 kr. pr. indbygger					
Serviceydelser og administration	28,9	37,5	36,7	37,2	43,1
Teknisk service (veje, parker mv.)	2,1	5,4	4,2	2,2	7,1
Folkeskole	5,6	6,2	5,8	6,0	5,6
Børnepasning	5,6	4,0	3,3	4,3	3,2
Ældreomsorg	5,6	9,6	11,2	9,6	12,6

Kilde: Indenrigsministeriets Nøgletal, Bruttodriftsudgifter pr. indb.

Bem.: Beskatningsgrundlaget består først og fremmest af de skattepligtige indkomster (udskrivningsgrundlaget). Dertil kommer beregnet andel af ejendomsværdiskat og grundskyld.

* Tallene for hele landet er budgetterede tal.

** Indenrigsministeriet: kommunal udligning og generelle tilskud 2004. Juni 2003.

I tabel 2.17 er vist udgifterne pr. indbygger for udvalgte serviceområder. Små kommuner har høje *administrationsudgifter* pr. indbygger, fordi de har sværere ved at udnytte stordriftsfordele, der ligger i ny teknik, specialisering, faglige miljøer mv. Eller sagt med på en anden måde: der er for få indbyggere til at løfte opgaverne. Det gælder også de fire økommuner. Den ene forklaring på dette fænomen er, at disse kommuner er meget små. Den anden, at det er økommuner, som er nødsaget til at klare opgaver selv, som andre små kommuner kan løse gennem kommunalt samarbejde.

Et andet område, hvor de ligger højt, er *teknisk service*, dvs. veje, parker, strande mv. Det forekommer imidlertid ikke unaturligt, da der er tale om tyndt befolkede kommuner med mange turister. For Læsø kan det yderligere have betydning, at kommunen sørger for opgaver, som i andre kommuner er udlagt til forsyningsselskaber.

De kommunale kerneområder er imidlertid børnepasning, folkeskole og ældre. Det er serviceudgifterne på disse tre områder, der vejer tungest i de kommunale budgetter. På landsplan vejer de lige meget med 5.600 kr. pr. indbygger.

Udgifterne til *børnepasning* ligger betydeligt under landsgennemsnit målt pr. indbygger. Det svarer helt til, at andelen af børn er mindre. Målt pr. barn er udgifterne imidlertid også små for tre af kommunerne. Det

skyldes formentlig, at økommunerne vælger billigere løsninger – dagpleje i stedet for vuggestuer.

På trods af at andelen af børn i alderen 7-16 år er under landsgennemsnittet, ligger udgifterne til *folkeskole* nogenlunde på landsniveau. I Marstal og på Samsø og Læsø er der kun én skole og skolestørrelsen er ikke bemærkelsesværdig lille. Ærøskøbing rummer iflg. nøgletallene tre skoler. Hvis man ser på udgifter pr. elev, er udgiftsniveauet højt i Ærøskøbing, men lavere end landsgennemsnittet i de øvrige økommuner.

Nedlæggelse af skoler har været en af de første strukturændringer, den ny regionskommune på Bornholm har taget hul på. Noget tilsvarende kan ikke tænkes på Læsø og Samsø. Her vil der fremdeles være en skole. På Ærø derimod, hvor der iflg. Indenrigsministeriets nøgletal er fire skoler, kan dette emne måske hurtigt blive aktuelt.

De ældre vejer naturligt nok tungt i budgetterne i de fire kommuner. Udgifterne pr. indbygger varierer imidlertid betydeligt, og denne variation afspejler ikke ældreandelen i de fire kommuner. Kommuner under 8.000 indbyggere har større udgifter til ældre end større kommuner. Det kan give lidt af forklaringen. Den afgørende forklaring må dog nok søges i lokale forhold.

For at give et nogenlunde dækkende billede af de fire kommuners økonomi må det også fortælles, hvordan de finansierer den kommunale virksomhed.

Tabel Skatteprocenter 2002

2.18

	Danmark	Land- kommu- ner	Udkant I	Udkant II	Udsatte I	Udsatte II
Udskrivningsprocent	22,1*	21,2	21,6	21,4	21,9	21,5
Samlet amts- og pri- mærkommunal ud- skrivningsprocent	32,6	33,1	33,8	33,5	34,1	33,7
Grundskyldspromille	15,5	13,0	15,2	15,8	17,5	16,5
	Marstal	Ærøskø- bing	Samsø	Læsø		
Udskrivningsprocent	20,8	21,5	22,5	22,4		
Samlet amts- og pri- mærkommunal ud- skrivningsprocent	33,2	33,9	34,1	34,4		
Grundskyldspromille	10	12	21	24		

Kilde: Kommunale nøgletal, Indenrigs- og Sundhedsministeriet og egne beregninger.

Note: Gennemsnit i kommunegrupperne er beregnet som vægtede gennemsnit. Befolkningstallet er anvendt som vægt. Denne beregning er anderledes end den, som anvendes i de Kom-
mune Nøgletal, hvorfor landsgennemsnittet kan afvige en smule herfra.

* Bemærk, at gennemsnittet for hele Danmark inkluderer København og Frederiksberg, som hæver gennemsnittet, da de også fungerer som amtsskommuner.

Tabel Kommunernes udgifter og finansiering, 2002

2.19

Indtægter pr. indbygger 1.000 kr.	Hele landet*	Marstal	Ærøskø- bing	Samsø	Læsø
Kommunale udgifter i alt pr. indbygger	45,1	49,5	47,3	50,0	58,3
Finansiering i alt	41,9	50,5	46,0	47,5	51,3
Driftsindtægter	5,4	10,4	7,0	7,5	9,6
Indkomstskat	23,0	19,8	21,6	20,4	22,4
Ejendomsskat	2,7	1,4	1,8	3,1	3,5
Selskabsskat	0,4	0,1	0,1	0,2	0,3
Tilskud og udligning	6,4	12,5	10,4	11,2	13,6
Statsrefusion	5,4	5,6	5,1	5,3	4,8
Momsudligning	-1,8	-1,5	-1,6	-1,4	-1,8
Låntagning	0,6	0,5	0,4	0,4	-1,2
Likviditetsforbrug	-0,1	0,7	2,1	-0,01	0,2
Anden finansiering	-0,1	1,0	-0,9	0,4	-0,4

Kilde: Indenrigsministeriets Nøgletal.

* Tallene for hele landet er budgetterede tal.

Udgifterne pr. indbygger er af de grunde, der er nævnt tidligere, højere i økommunerne end gennemsnittet for landet. Derfor må den samlede finansiering også være højere, dvs. indtægter, lån og udligning. Det er da også tilfældet. De to dominerende indtægtskilder er indkomstskat og udligning, jf. tabel 2.19.

I tabel 2.18 er angivet udskrivningsprocenter og grundskyldspromiller for de fire økommuner sammen med tilsvarende gennemsnit for de sammenlignelige kommuner og hele Danmark. Samsø og Læsø har høje udskrivningsprocenter i forhold til gennemsnittet i de forskellige kommune-grupper. Ærøskøbing ligger cirka på niveau, mens Marstal har en lav udskrivningsprocent. Hvis der ses på den samlede amts- og primærkommunale udskrivningsprocent, er billedet nogenlunde tilsvarende.

Grundskyldspromillerne er også høje på Samsø og Læsø, mens de er lave på Ærø. Det er almindeligt, at grundskyldspromillerne er højest i sommerhuskommuner, da sommerhusejerne betaler skat på basis heraf, og på denne måde kommer til at bidrage til kommunekassen. Samsø og Læsø har et stort antal sommerhuse og lever dermed op til dette billede.

På trods af høje kommunale skatteprocenter, jf. tabel 2.18, ligger indtægterne fra indkomstskat målt pr. indbygger en del lavere end landsgennemsnittet. Det skyldes de lave beskatningsgrundlag.

De lave beskatningsgrundlag er da også årsag til, at de fire kommuner alle får tilskud over den kommunale udligning, der ligger betydeligt over landsgennemsnittet. Alle fire kommuner har et beskatningsgrundlag, der er lavere end 90% af det gennemsnitlige beskatningsgrundlag i landet. Dermed får de fire kommuner både midler fra den almindelige udligning af beskatningsgrundlag og tilskud efter § 18 i udligningsloven. Endvidere får de fire kommuner tilskud fra §19 i udligningsloven, som ydes til særligt vanskeligt stillede kommuner.

Dertil kommer, at de fire kommuner kompenseres for nogle af de særlige øudgifter via § 22 i udligningsloven. Tilskuddet ydes til kommuner på øer uden fast forbindelse; dog ikke Fanø Kommune. Fra 2003 opfylder Bornholms Kommune også kriterierne. § 22-tilskuddet ydes med henblik på i et vist omfang at kompensere kommunerne for de merudgifter, som disse kommuner har som følge af deres øbeliggenhed. Tilskuddet ydes som et generelt tilskud til økommunerne, som fordeles efter objektive kriterier –

antal indbyggere, afstand til fastlandet (opgjort som sejltid) samt et grundtilskud.

Fordelingen af det samlede tilskud på 39,5 mio. kr. i 2004 er vist i tabel 2.20. Sammenholdt med de indtægter og udgifter, der er vist ovenfor, er det ikke ubetydelige beløb. Men de afspejler især, at økommuner har særlige udgifter.

Tabel 2.20 Tilskud til større øer 2004 (§ 22-tilskud)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Samlet tilskud. mio.kr.	8,2	9,2	12,9	9,3
Tilskud pr. indbygger 1.000 kr.	2,5	2,4	3,1	4,2

Kilde: Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Som for andre udkantskommuner ville det være umuligt at finansiere driften uden disse indtægter fra udligningsordningerne. Uden dem ville skatten være urealistisk høj. Samtidig bemærkes, at her i landet udlignes indkomstforskelle ikke fuldt ud. Det er en kilde til stadig diskussion, hvor de svage kommuner gennem samarbejdet »Det Skæve Danmark« argumenterer for en stærkere udligning. Indenrigs- og Sundhedsministeriets Finansieringsudvalg arbejder med en reform af tilskuds- og udligningssystemet. Arbejdet koordineres med arbejdet i Strukturkommissionen, som vurderer organiseringen af det kommunale styre. Udvalget har i begyndelsen af 2003 udgivet en publikation med foreløbige tilpasninger i tilskuds- og udligningssystemet. Ved udgangen af 2003 afsluttes udvalgets arbejde med forslag til en langsigtet reform af det kommunale tilskuds- og udligningssystem (Indenrigs- og Sundhedsministeriets Finansieringsudvalg, 2003).

En ting er, hvordan opgaverne finansieres. En anden er, hvordan de udføres.

Alle kommuner deltager i kommunale samarbejder. Men især små kommuner har behov for denne form for samarbejde. Det kan være afgørende for at holde produktionsomkostningerne nede og i visse tilfælde ligefrem en forudsætning, for at de kan løse bestemte opgaver som fx tandregulering og miljøkontrol.

Efter det oplyste deltager de fire kommuner da også i en række samarbejder, bl.a. om tandpleje, ligning og beredskab. En del af dem foregår på den måde, at en fastlandskommune udfører opgaverne for økommunerne.

Men netop det forhold, at de er økommuner, begrænser mulighederne for praktisk samarbejde. Dette emne er berørt senere i rapporten.

En anden nærliggende mulighed er udlicitering, dvs. lade opgaver udføres af private virksomheder. Men også på dette punkt er øbeliggenheden en hindring, idet der i mange tilfælde ikke er virksomheder, der kan udføre opgaverne. Dette emne er også taget op senere.

Sammenfattende er det hævet over enhver tvivl, at det er betydelige udfordringer de fire – snart tre – kommuner skal håndtere. De er små, tyndt befolkede, har vigende folketal og en skæv alderssammensætning. Dertil er indtægterne små, og det forhold, at de er øer, bidrager til situationen ved på en gang at give særlige udfordringer og samtidig forværre nogle af de forhold, som gør vilkårene vanskelige.

2.5 De danske småøer

Mens Læsø, Samsø og Ærø har selvstændige kommuner, findes der et antal øer, som tilhører en kommune på fastlandet. Sammenslutningen af Danske Småøer er en interesseorganisation, som arbejder for at forbedre disse mindre øers situation. Sammenslutningen omfatter i alt 27 øer. De to grupper af øer har mange fælles træk, hvorfor en kort sammenligning af situationen i de to grupper er relevant.

Ifølge sekretariatsleder Claus Jensen er de fleste arbejdspladser på øerne inden for service, turisme, landbrug og fiskeri (for nogle af øerne). Den typiske øbo har et arbejdsliv sammensat af flere småjob – fx ved at have en *Bed and Breakfast*-pension samtidig med, at man er postuddeler eller graver. Men der er også mange pendlere på øerne – ligesom der er nogle, som benytter it-teknologi og på den måde arbejder på øerne. Der er naturligvis store lokale forskelle, hvilket gælder ikke mindst for pendling.

Hvis man ser på de 27 øer under ét, har der været et nogenlunde stabilt indbyggertal siden slutningen af 80'erne med knap 5.500 indbyggere på øerne. Også her er der imidlertid store lokale forskelle, jf. tabel 2.21. Fra 2002 til 2003 (ikke i tabellen) er befolkningen på de danske småøer vokset.

Tabel 2.21 **Befolkningen på 27 danske småøer**

	Agersø	Anholt	Aksø	Avernakø	Barsø	Birkholm	Bjørnø	Baagø	Drejø	
1990	257	166	71	96	22	7	32	39	102	
1996	277	163	67	119	22	5	36	38	86	
2002	251	166	72	123	24	9	39	35	69	
	Egholm	Endelave	Fejø	Femø	Fur	Hjarnø	Hjortø	Lyø	Mandø	
1990	57	171	654	224	1032	133	15	144	81	
1996	56	164	640	208	992	130	14	137	71	
2002	53	173	591	164	945	114	14	148	62	
	Nekselø	Omø	Orø	Sejerø	Skarø	Strynø	Tunø	Venø	Aarø	Alle øer
1990	19	172	754	464	26	211	81	159	207	5396
1996	33	172	901	405	19	205	94	166	204	5424
2002	26	177	989	375	35	203	97	198	200	5352

Kilde: Sammenslutningen af Danske Småøer/Danmarks Statistik.

De ældre borgere udgør en stor del af befolkningen på øerne – større end landsgennemsnittet, jf. tabel 2.22 og 2.11². Andelen af de ældre på småøerne ligger nogenlunde på niveau med andelen af ældre på Læsø, Samsø og Ærø. Børneandelen på øerne ligger lidt under landsgennemsnittet og under andelen på Læsø, Samsø og Ærø.

Tabel 2.22 **Udviklingen i befolkningen på alle småøerne under ét og aldersfordeling**

	27 danske småøer
Udvikling i befolkningen 1996-2002	-1,33
Andel 0-16-årige (procent)	16,95
Andel 17-24-årige (procent)	4,30
Andel af befolkningen over 65 år (procent)	25,45

Kilde: Sammenslutningen af Danske Småøer/Danmarks Statistik.

2.6 Fremtidsudsigter

I dette afsnit vil der kort blive redegjort for fremtidsudsigterne for de tre øer, såfremt der ikke tages initiativer, som er i stand til at ændre på udviklingen. Først vises med udgangspunkt i befolkningsprognoser, hvilken udvikling i befolkning der forventes på øerne. Det inkluderer aldersfordelin-

gen. Derefter redegøres der for forventninger til den regionaløkonomiske udvikling på øerne, som de kommer til udtryk i en fremskrivning foretaget med AKF's regionaløkonomiske model LINE og modeller fra Fødevarerøkonomisk Institut, jf. Hasler m.fl. (2002).

2.6.1 Perspektiver for folketallet

Afsnittet analyserer aspekter af udviklingen i folketallet på de tre øer sammenholdt med Danmark som helhed med udgangspunkt i materiale fra Danmarks Statistik.

Udviklingen i folketallet er sammensat af fire typer af bevægelser: fødsel, død samt til- og fraflytning. Da fortidige og nutidige generationer har indflydelse på fremtidens folketal, er der anvendt såvel faktiske som prognosticeret statistik. Observeret statistik er anvendt for perioden fra 1980 til 2002.

Med udgangspunkt i befolkningens bevægelser er det muligt at opstille detaljerede prognoser for fremtidens folketal. Danmarks Statistik udarbejder således tre typer af scenarier ud fra forskellige forudsætninger omkring reproduktionen i folketallet. For nærværende er der overalt taget udgangspunkt i grundforløbet. Fremskrivningen dækker perioden fra 2003 til 2020.

Tabel 2.23 Nøgletal for folketallet på øerne sammenholdt med hele Danmark,

	Folketal (primo)		Prognose 2020	Gns. årlig vækstrate		
	1980	2002		80-89	90-02	03-20
Samsø	4.910	4.251	4.257	-1,3	-0,3	0,0
Marstal	3.880	3.331	3.165	-0,7	-0,1	-0,2
Ærøskøbing	4.859	3.869	3.596	-1,2	-0,9	-0,3
Læsø	2.683	2.268	2.191	-0,6	-0,8	-0,2
Danmark (i 1.000)	5.122	5.368	5.642	0,0	0,4	0,2
<i>Indeks:</i>						
Samsø	100	86,6	86,7			
Marstal	100	85,9	81,6			
Ærøskøbing	100	79,6	74,0			
Læsø	100	84,5	81,7			
Danmark	100	105,3	110,2			

Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Bem.: Vækst for Danmark for perioden fra 1980 til 1989 er afrundet og androg 0,015 procent årligt.

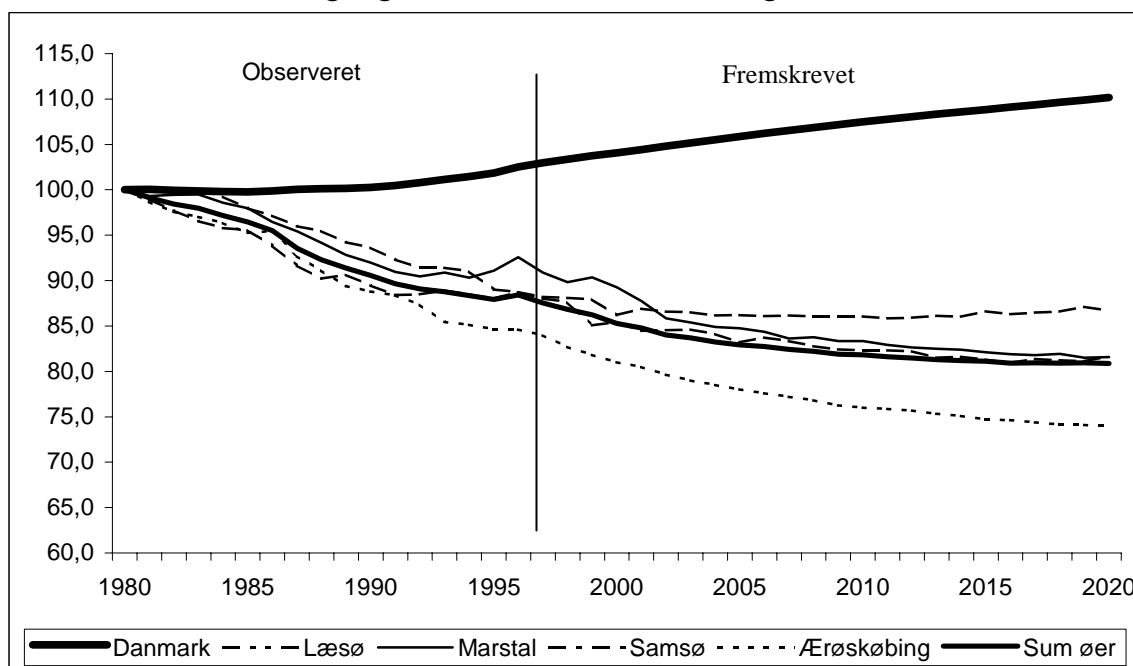
Folketallets overordnede udvikling

Befolkningsgrundlaget på de tre øer har i en lang periode været vigende, som det fremgår af dels tabel 2.23 dels figur 2.19. Tabellen viser nogle nøgletal for det samlede folketal, mens figuren detaljeret viser såvel den observerede som den fremskrevne udvikling. For at kunne sammenligne er materialet opstillet som indeks.

Primo år 2002 boede der i alt godt 13.700 personer i de fire kommuner på de tre øer. Siden 1980 er folketallet faldet med godt 2.600 personer, heraf omkring 660 samsinger, 550 marstallere, næsten 1.000 ærøskøbingborgere og lidt over 400 læsøboere.

På Ærø og Samsø fandt faldet især sted i 1980'erne, mens faldet på Læsø har været størst i 1990'erne. Udviklingen er altså gået modsat tendensen for Danmark som helhed, hvor folketallet siden 1980 er øget med godt 5 procent. Udviklingen på landsplan kan tilskrives dels en øget fertilitet siden 1990 dels øget indvandring.

Figur 2.19 Folketallets udvikling og inklusive fremskrivning



Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Mens folketallet på landsplan forventes at stige med 0,2% årligt frem til 2020, forventes folketallet på de tre øer fortsat at falde frem til 2020.

Sammenlignes der med situationen fra 1980 til 2002 synes faldet dog at blive mindre, som det tydeligt fremgår af figur 2.19. For de tre øer under ét skulle folketallet i 2020 være på godt 13.200 personer svarende til et fald på godt 500 borgere i forhold 2002.

På Samsø vil folketallet ifølge den officielle fremskrivning hverken stige eller falde. Det fastholdes således på omkring 4.250 indbyggere. På Ærø vil folketallet fortsætte med at falde med omkring 450 indbyggere, således at der i 2020 forventes at være godt 6.750 indbyggere på øen som helhed. Faldet i Ærøskøbing Kommune vil være relativt størst svarende til godt 270 indbyggere, mens faldet i Marstal Kommune forventes at andrage godt 170 indbyggere. På Læsø vil faldet være på næsten 80 indbyggere i forhold til 2002.

Folketallets bevægelser

Udviklingen i det samlede folketal dækker over to forhold: dels ændringer i befolkningens bevægelser dels ændringer i befolkningens fordeling efter alder. Sidstnævnte forhold undersøges senere.

Folketallets bevægelser er analyseret i tabel 2.24, der viser gennemsnitsværdier for de fire hovedkomponenter: fødsler, dødsfald, til- og fraflytning. Tabellens øverste del viser årlige gennemsnitsværdier for henholdsvis 1980'erne og 1990'erne, mens den nederste del viser befolkningens bevægelser opgjort pr. 1.000 indbyggere. På denne måde kan der foretages sammenligninger på tværs af kommunerne.

Tabel 2.24 Folketallets bevægelser

		Marstal		Ærøskøbing		Samsø		Læsø		Danmark ¹	
		80 - 89	90 - 02	80 - 89	90 - 02	80 - 89	90 - 02	80 - 89	90 - 02	80 - 89	90 - 02
Fødsler	<i>Gns. pr. år</i>	37	33	37	34	40	39	27	22	55,1	66,7
Døde		59	59	78	78	83	80	36	37	57,5	60,1
Tilflytning		212	236	192	206	251	271	113	103		
Fraflytning		226	246	207	214	259	263	124	114		
Fødsler	<i>1.000 indb.</i>	9,7	9,4	7,9	8,2	8,4	8,9	10,2	9,0	10,8	11,7
Døde		15,7	16,8	16,8	19,0	17,7	18,6	13,8	15,6	11,2	10,6
Tilflytning	<i>Gns. pr. år</i>	56,1	67,6	41,6	50,4	53,9	62,6	43,1	43,5		
Fraflytning		59,9	70,4	44,8	52,6	55,5	60,9	47,3	47,8		

Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

1 Gennemsnit for totale antal fødte og døde er opgjort i 1.000 fødsler/døde.

Overordnet viser tabellen, at faldet i folketallet på øerne kan henføres til tre forhold. For det første er antallet af fødsler for lavt i forhold til folketallet. Stigningen i antallet af fødsler på landsplan i 1990'erne er enten ikke slået igennem, eller også er fødselstallet stagneret i forhold til indbyggertallet. For det andet er antallet af dødsfald i forhold til indbyggertallet stigende, hvilket er modsat udviklingen på landsplan. Endelig er antallet af fraflyttere stabilt større end antallet af tilflyttere opgjort i forhold til folketallet. Kun på Samsø har der i 1990'erne været balance i forholdet mellem tilflytning og fraflytning.

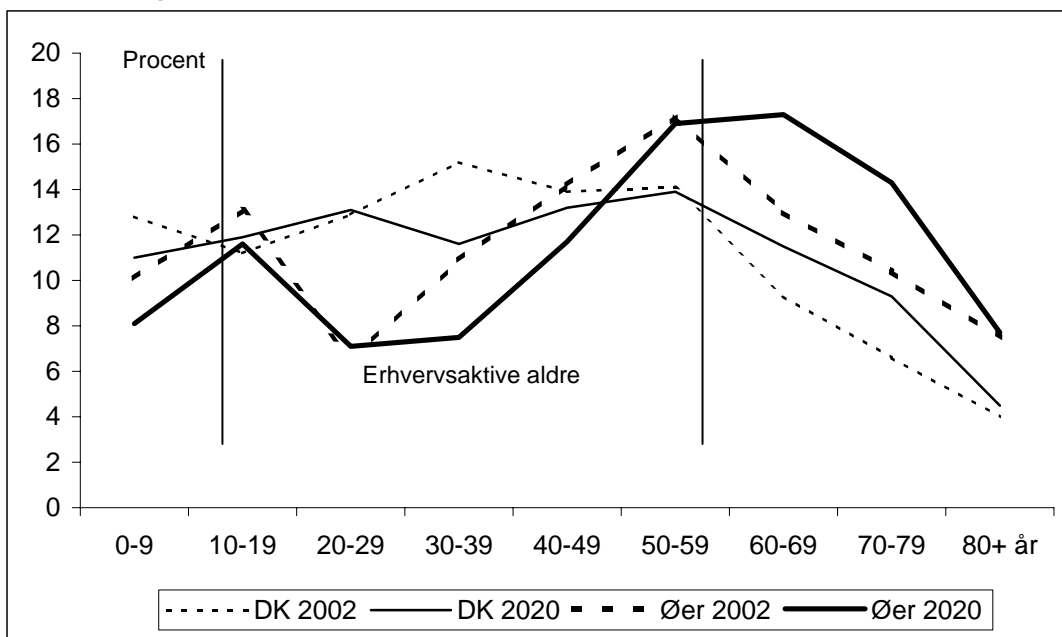
Befolkningens fordeling efter alder

Når antallet af fødsler er for lavt, mens antallet af dødsfald er for højt er årsagen som regel, at folketallet er skævt fordelt med hensyn til alder. Få fødsler kan hidrøre fra, at andelen af kvinder i de fertile aldre er mindre end andre steder, mens et højt antal døde kan hidrøre fra en overrepræsentation af ældre borgere.

Figur 2.20 viser, at dette netop er tilfældet på øerne i forhold til Danmark som helhed. Figuren viser folketallets procentvise fordeling på aldersintervaller á 10 år. Stiplet signatur angiver fordelingen i 2002, mens optrukket signatur angiver den forventede fordeling i 2020. Tynd signatur angiver fordelingen på landsplan, mens tyk signatur angiver fordelingen på de tre øer under ét. Endelig afgrænser de to lodrette linjer de erhvervsaktive aldre.

Figur 2.20 Befolkningen relativt fordelt efter alder

2.20



Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Tre forhold springer i øjnene. For det første vil der ske en forskydning af befolkningen mod de ældre aldre. For det andet vil andelen af borgere i de erhvervsaktive aldre falde, og endelig vil andelen af børn og unge falde, om end i mindre grad end for de to andre grupper.

Forholdet findes såvel på de tre øer som på landsplan, men forskydningen på øerne er mere tydelig. Samlet gælder for økommunerne, at især andele af ældre mellem 60 og 80 år øges. Antallet af borgere inden for disse to aldersgrupper forventes i 2020 at være øget med næsten 1.000 personer forhold til i år 2002. Over 30% af befolkningen vil være inden for disse aldersgrupper, mens den tilsvarende andel på landsplan forventes at udgøre 20% af folketallet. Forsørgerbyrden af ældre forventes således at blive øget kraftigt især på øerne også i forhold til det forventede på landsplan.

Det kunne tænkes naturligt at flytte ressourcer fra forsørgelsen af de unge til de ældre. Faldet i antallet af unge under 20 år på øerne er imidlertid, som omtalt, ikke tilstrækkeligt til at forsvare dette argument. I 2020 forventes der at være 470 færre indbyggere under 20 år end i 2002. Samlet forventes der at være godt 2.300 unge under 20 år. Det vil svare til godt 17% af folketallet, hvilket kun er 2,8 procentpoint mindre end i 2002.

Den erhvervsaktive befolkning reduceres ligeledes. Faldet i procentpo-

int er størst for aldersgrupperne mellem 30 og 50 år. En fjerdedel af folketallet i 2002 var at finde inden for disse aldersgrupper på øerne. I år 2020 forventes der at være godt 19% i disse grupper. Faldet på landsplan er det halve af faldet på øerne.

Nærværende afsnit har alene omtalt udviklingen for de fire økommuner under ét. Af figur 2.19 fremgik det imidlertid, at der var variationer mellem kommunerne. Dette aspekt undersøges i det følgende.

For hver af de fire økommuner vises to tabeller med dels aktuelt og fremskrevet statistik dels hypotetiske beregninger.

Den første tabel i hvert afsnit viser folketallets fordeling opgjort efter alder. De to første linjer indeholder en opdeling af de totaler, der fandtes i tabel 2.21. De to næste linjer gengiver fordelingerne omregnet procentuelt. De to afsluttende linjer viser de tilsvarende procentuelle fordelinger for Danmark som helhed.

Formålet med denne tabel er at vise, hvor mange indbyggere der er, og hvor mange der forventes at være såvel absolut som relativt i forhold til Danmark som helhed.

Den anden tabel, der er opbygget på samme måde som den første, viser en hypotetisk beregning af folketallet i økommunerne, som det ville være, hvis folketallet fordelte sig, som det var tilfældet på landsplan.

Formålet med denne tabel er at vise, hvor store forskydningerne er i en given økommune i forhold til på landsplan. Det vil sige at kunne besvare spørgsmål som »hvor meget større er ældrebyrden på Samsø i dag i forhold til i Danmark som helhed, og bliver dette forværret i fremtiden«?

Befolkningens fordeling efter alder på Samsø

Tabel 2.25 viser folketallets fordeling på Samsø opgjort efter alder, mens tabel 2.26 viser de hypotetiske fordelinger.

Det fremgår, at der forventes at blive færre samsinger under 20 år, ældre over 80 år samt erhvervsaktive i 30'erne og 40'erne. Andelen af borgere i 20'erne holder sig konstant, mens der forventes at blive flere borgere mellem 50 og på til 80 år.

Sammenholdes der med andelen for hele landet, er der for 2002 en underrepræsentation frem til 40-års-alderen. I 2020 vil denne grænse være forskudt til 50-års-alderen. Ældrebyrden øges således.

Tabel 2.25 Folketallets fordeling på Samsø efter alder, aktuelt og fremskrevet

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Samsø, 2002, antal	445	458	282	459	614	715	537	435	306
Samsø, 2020, antal	369	440	301	328	550	722	700	557	290
Samsø, 2002, pct.	10,5	10,8	6,6	10,8	14,4	16,8	12,6	10,2	7,2
Samsø, 2020, pct.	8,7	10,4	7,1	7,7	12,9	17,0	16,4	13,1	6,8
Danmark, 2002, pct.	12,8	11,2	12,9	15,2	13,9	14,1	9,3	6,6	4,0
Danmark, 2020, pct.	11,0	11,7	13,1	11,6	13,2	13,9	11,5	9,3	4,5

Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Omfanget af denne forøgelse er yderligere undersøgt i tabel 2.24, der viser en sammenligning i forhold til hele Danmark.

Tabel 2.26 Hypotetisk fordeling for Samsø med Danmark som standard

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Samsø, 2002, antal	544	476	549	647	591	598	394	280	172
Samsø, forskel, antal	-99	-18	-267	-188	23	117	143	155	134
Samsø, 2020, antal	470	505	559	495	563	591	490	394	189
Samsø, forskel, antal	-101	-65	-258	-167	-13	131	210	163	101

Kilde: Egne beregninger og Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Fortolkningen af tabel 2.26 kan illustreres med et eksempel. Hvis fordelingen af 0-9-årige på Samsø i 2002 skulle være som på landsplan, så skulle der være 544 samsinger i dette interval. Af tabel 2.25 fremgår det imidlertid, at der kun er 445. Underskuddet er således på 99 samsinger, hvilket er markeret negativt i tabellen. Omvendt er befolkningsoverskud markeret positivt.

Det fremgår, at der især for de ældre aldersgrupper er tale om et overskud. For personer over 60 år udgjorde dette i 2002 godt 430 personer, mens det i 2020 forventes at udgøre godt 470 personer.

Underskuddet af erhvervsaktive mellem 20 og 60 år i forhold til landsgennemsnittet udgjorde i 2002 for Samsø godt 300 borgere. Dette tal forventes at være det samme i 2020. Anskuet anderledes svarer det til, at der er behov for 150 velfungerende familier for at få befolkningsregnskabet til at stemme.

Befolkningens fordeling efter alder i Marstal Kommune

Tabel 2.27 viser folketallets fordeling i Marstal Kommune opgjort efter alder, mens tabel 2.28 viser de hypotetiske fordelinger.

Mønstret er anderledes end på Samsø, da der forventes at blive færre personer i alle aldersgrupper helt op til 60-års-alderen. Som en følge af den generelle demografiske udvikling indtræder den relative overrepræsentation allerede ved 50-års-grænsen. Relativt er ældrebyrden således større, end der er tale om på Samsø. Dette er også tydeligt i forhold til fordelingen på landsplan. I 2020 forventes andelen af ældre på 80 år eller mere at være dobbelt så stor som på landsplan.

Tabel 2.27 Folketallets fordeling i Marstal Kommune efter alder, aktuelt og frem-skrevet

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Marstal, 2002, antal	338	360	238	381	483	557	424	323	227
Marstal, 2020, antal	251	283	266	244	340	491	573	461	256
Marstal, 2002, pct.	10,2	10,8	7,2	11,4	14,5	16,7	12,7	9,7	6,8
Marstal, 2020, pct.	7,9	8,9	8,4	7,7	10,7	15,5	18,1	14,6	8,1
Danmark, 2002, pct.	12,8	11,2	12,9	15,2	13,9	14,1	9,3	6,6	4,0
Danmark, 2020, pct.	11,0	11,7	13,1	11,6	13,2	13,9	11,5	9,3	4,5

Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Tabel 2.28 viser en beregning af det hypotetiske folketal i Marstal Kommune opbygget ganske som tabel 2.26.

I forhold til Samsø er bevægelserne mindre, da folketallet i kommunen er mindre. Relativt anskuet er de dog større. Såvel i 2002 som i 2020 er underskuddet af 10-19-årige betydeligt. I 2020 forventes der således at mangle næsten 200 unge under 20 år. Merbyrden af ældre over 60 år forventes endvidere at stige fra næsten 320 i 2002 til næsten 500 i 2020.

Underskuddet af erhvervsaktive mellem 20 og 60 år i forhold til landsgennemsnittet udgjorde i 2002 for Marstal Kommune godt 200 borgere. Dette tal forventes i 2020 at være øget til godt 300 svarende til en stigning på 50%.

Forskydningerne i folketallet i Marstal Kommune er betydelige. I 2002 mangler der allerede godt 100 velfungerende familier for at få befolkningsregnskabet tilpasset fordelingen på landsplan.

Tabel 2.28 Hypotetisk fordeling med Danmark som standard

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Marstal, 2002, antal	426	373	430	507	463	469	309	220	134
Marstal, forskel, antal	-88	-13	-192	-126	20	88	115	103	93
Marstal, 2020, antal	349	376	416	368	419	439	364	293	141
Marstal, forskel, antal	-98	-93	-150	-124	-79	52	209	168	115

Kilde: Egne beregninger og Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Befolkningens fordeling efter alder i Ærøskøbing Kommune

Tabel 2.29 viser folketallets fordeling i Ærøskøbing Kommune opgjort efter alder, mens tabel 2.30 viser de hypotetiske fordelinger. Fortolkningen af materialet er som i de to foregående afsnit.

Tabel 2.29 Folketallets fordeling i Ærøskøbing Kommune efter alder, aktuelt og fremskrevet

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Ærøskøb., 2002, antal	366	354	236	395	530	669	522	443	354
Ærøskøb., 2020, antal	288	331	244	257	400	649	641	511	275
Ærøskøb., 2002, pct.	9,5	9,1	6,1	10,2	13,7	17,3	13,5	11,4	9,2
Ærøskøb., 2020, pct.	8,0	9,2	6,8	7,2	11,1	18,0	17,8	14,2	7,7
Danmark, 2002, pct.	12,8	11,2	12,9	15,2	13,9	14,1	9,3	6,6	4,0
Danmark, 2020, pct.	11,0	11,7	13,1	11,6	13,2	13,9	11,5	9,3	4,5

Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Befolkningens fordeling i Ærøskøbing Kommune er ikke ulig fordelingen i Marstal kommune. I forhold til hele landet er der en underrepræsentation frem til 40-års-alderen. Især mangler der personer i 20'erne, og i 2020 forventes denne andel kun at være halvt så stor, som det er tilfælde på landsplan. Ældrebyrden er betydelig, og i 2002 udgjorde andelen af borgere over 80 år godt 9% af folketallet. Det er mere end det dobbelte af andelen på landsplan. Denne andel forventes i 2020 at være godt ét procentpoint lavere. Selv om denne andel tilnærmer sig niveauet på landsplan, ligger andelen af borgere mellem 50 og op til 80 år såvel i 2002 som i 2020 væsentligt over niveauet på landsplan.

Tabel 2.30 Hypotetisk fordeling med Danmark som standard

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Ærøskøb., 2002, antal	495	433	500	589	538	544	359	255	156
Ærøskøb., forskel, antal	-129	-79	-264	-194	-8	125	163	188	198
Ærøskøb., 2020, antal	397	427	472	419	476	499	414	332	160
Ærøskøb., forskel, antal	-109	-96	-228	-162	-76	150	227	179	115

Kilde: Egne beregninger og Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Tabel 2.30 illustrerer tydeligt skævheden i befolkningens fordeling i forhold til på landsplan. Det er imidlertid interessant, at skævheden allerede i 2002 er så betydelig. I 2002 udgjorde underskuddet af unge under 20 år således godt 200 indbyggere. Dette tal forventes at være fastholdt i 2020.

Med hensyn til de erhvervsaktive mellem 20 og 60 år så manglede der i 2002 næsten 350 borgere. Dette tal forventes at være lidt mindre i 2020. Der er i Ærøskøbing Kommune behov for godt 175 familier for at få fordelingen af befolkningen til at harmonere med fordelingen på landsplan.

Som en følge af det faldende folketal forventes ældrebyrden af borgere over 60 år at blive reduceret fra 570 borgere i 2002 til godt 530 borgere i 2020 set i forhold til udviklingen på landsplan.

Befolkningens fordeling efter alder på Læsø

Tabel 2.31 viser folketallets fordeling på Læsø opgjort efter alder, mens tabel 2.32 viser de tilsvarende hypotetiske fordelinger for folketallet på Læsø, som det ville være, hvis folketallet fordelte sig, som det er tilfældet for hele Danmark. Igen læses tabellerne som i de foregående tre afsnit.

Der kan på mange måder drages paralleller med udviklingen specielt i Marstal Kommune. På Læsø er der specielt en underrepræsentation af de yngre årgange. Specielt skal det fremhæves, andelen af borgere i aldersgruppen fra 20 til 29 år i 2002 var mindre end det halve af den tilsvarende andel på landsplan. Dette forhold forstærkes yderligere, som det fremgår af prognosen for 2020. Problemet har to dimensioner, dels mangler der personer i arbejdsstyrken, dels reduceres antallet af kvinder i de fertile aldre.

Tabel 2.31 Folketallets fordeling på Læsø efter alder, aktuelt og prognose

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Læsø, 2002, antal	234	249	132	265	315	415	301	221	136
Læsø, 2020, antal	168	193	121	160	251	364	377	365	227
Læsø, 2002, pct.	10,3	11,0	5,8	11,7	13,9	18,3	13,3	9,7	6,0
Læsø, 2020, pct.	7,7	8,8	5,5	7,3	11,5	16,6	17,2	16,7	8,8
Danmark, 2002, pct.	12,8	11,2	12,9	15,2	13,9	14,1	9,3	6,6	4,0
Danmark, 2020, pct.	11,0	11,7	13,1	11,6	13,2	13,9	11,5	9,3	4,5

Kilde: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Af tabel 2.32 fremgår det, at underskuddet af erhvervsaktive mellem 20 og 60 år i 2002 udgjorde næsten 150 borgere. Tilsvarende findes et underskud i 2020 på godt 240 borgere. For at få balance i befolkningens fordeling i forhold til fordelingen på landsplan mangler der allerede godt 75 familier, og behovet forventes at stige i fremtiden.

Nedgangen i folketallet på Læsø rammer skævt og påvirker især de yngre og erhvervsaktive aldre. Derfor vil ældrebyrden stige. I 2002 udgjorde den godt 200 borgere i forhold til fordelingen på landsplan. I 2020 forventes ældrebyrden næsten at være fordoblet i forhold til 2002. Væksten i ældrebyrden forventes især at finde sted i aldrene fra 70 år og op.

Tabel 2.32 Hypotetisk fordeling med Danmark som standard

	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Læsø, 2002, antal	290	254	293	345	316	319	210	150	92
Læsø, forskel, antal	-56	-5	-161	-80	-1	96	91	71	44
Læsø, 2020, antal	242	260	288	255	290	304	252	203	97
Læsø, forskel, antal	-74	-67	-167	-95	-39	60	125	162	95

Kilde: Egne beregninger og Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik.

Undersøgelse af prognosens validitet

Nærværende afsnit har generelt peget på, at hvis befolkningen ikke fortsat skal gå tilbage, så er der behov for en styrkelse af folketallet i de erhvervsaktive aldre i alle de undersøgte områder.

Forudsætningen for analysen har været det statistiske materiale, der er udarbejdet i forbindelse med opstillingen af Danmarks Statistiks befolkningsprognose. Denne findes i tre versioner afhængigt af antagelsen om fertilitet. Foruden det her anvendte grundforløb findes der forløb under an-

tagelse af henholdsvis høj og lav fertilitet. Det materiale, der fremkommer ud fra disse forløb, afviger imidlertid ikke væsentligt fra grundforløbet.

Den foregående analyse har imidlertid peget på, at folketallet i de fertile aldre på nuværende tidspunkt allerede er ganske lavt. Sammenlignes vækstraterne i tabel 2.23 for 1980'erne og 1990'erne i de fire områder med prognosen, falder flere forhold i øjnene. Med Læsø som undtagelse var faldet i folketallet højere i 1980'erne end i 1990'erne. I prognosen falder folketallet med aftagende vækst i Ærøskøbing og Læsø kommuner, mens faldet accelererer i Marstal Kommune. På Samsø vil folketallet først falde og dernæst stige, således at det totalt set fastholdes.

I tabel 2.24 analyseredes folketallets bevægelser i de fire områder ud fra 4 hovedkomponenter. I alle områderne oversteg antallet af døde antal af fødsler, mens antallet af tilflyttere og fraflyttere i sjældne tilfælde balancerede. Opgjort som gennemsnit var flyttebevægelserne dog som regel negative. I den her anvendte befolkningsprognose indgår flyttemønstrene kun i begrænset omfang i fremregningen.

Antagelserne om dels fertilitet dels flyttemønstre kan således have indflydelse på resultatet af fremregningen af folketallet. Det betyder, at de bevægelser i folketallet, der observeres i de lokale kommunale forvaltninger, systematisk kan afvige fra den officielle prognose.

Tabel 2.33 sammenfatter overvejelser omkring fremtidens folketal i de fire områder, der ikke er baseret på den klassiske metode til fremskrivning af folketallet, der anvendes i den officielle prognose.

I tabellen er der opstillet fire forskellige scenarier. Indledningsvis findes scenarium S-I, der er en gengivelse af den officielle fremskrivning. Det er denne fremskrivning, som er anvendt i de foregående tabeller og figurer.

Scenarium S-II tager udgangspunkt i nettobevægelserne i tabel 2.24. Her regnes med fald for Samsø på 30 personer årligt, for Marstal på 35 personer årligt, for Ærøskøbing på 50 personer årligt og endelig for Læsø på 30 personer pr. år. Disse bevægelser stemmer nogenlunde med de observationer, der er gjort i de respektive kommunale forvaltninger de seneste år.

De to sidste scenarier tager udgangspunkt i statistiske beregninger. I scenarium S-III antages et lineært aftagende mønster for folketallets udvikling, der er regresseret på en lineær trend. Det vil sige, at det gennemsnitli-

ge fald for perioden fra 1980 til 2002 fortsætter uændret i fremtiden. I forhold til scenarium S-II er scenarium S-III således baseret på hele den undersøgte periode.

Endelig antager scenarium S-IV en eksponentiel aftagende udvikling. Dette svarer til det i tabel 2.21 observerede udviklingsforløb i perioden fra 1980 til 2002, hvor den gennemsnitlige årlige vækstrate har været negativt aftagende.

Tabel 2.33 Alternative scenarier for udviklingen i folketallet

	Folketal (primo)		S-I	S-II	S-III	S-IV
	1980	2002	2020	2020	2020	2020
Samsø	4.910	4.251	4.257	3.711	3.674	3.746
Marstal	3.880	3.331	3.165	2.701	2.983	3.030
Ærøskøbing	4.859	3.869	3.596	3.069	3.043	3.205
Læsø	2.683	2.268	2.191	1.728	1.880	1.953

Kilde: Scenarium S-I samt observeret statistik: Befolkningsstatistik, Danmarks Statistik. Restende scenarier er baseret på egne beregninger. Se tabel i appendiks.

Generelt viser alle scenarier et fald i folketallet. Specielt scenarierne S-II og S-III, der er et udtryk for et konstant fald i folketallet, viser betydelige fald. Faldet under scenarium S-IV udviser et noget mindre fald, der er i god overensstemmelse med den i tabel 2.21 beskrevne udvikling.

Scenarierne S-II til S-IV viser alle større fald end den officielle prognose. Med de givne forudsætninger må denne vurderes som optimistisk i forhold til den observerede udvikling. Den officielle fremskrivning bygger på detaljerede antagelser om fertilitet, men tager i mindre grad højde for flyttemønstre. Disse er eksplicit indarbejdet i de tre øvrige scenarier.

Sammenfatning

Udviklingen i folketallet i de fire kommuner har været vigende. I perioden fra 1980 til 2002 er det faldet med i alt godt 2.600 personer heraf omkring 660 samsinger, 550 i Marstal Kommune, næsten 1.000 indbyggere i Ærøskøbing Kommune og endelig godt 400 borgere på Læsø. Faldet var generelt størst i 1980'erne.

For alle områderne gælder, at antallet af døde overstiger antallet af fødsler, samt at antallet af tilflyttere sjældent balancerer med antallet af fraflyttere.

På øerne er der et markant underskud af borgere i de erhvervsaktive aldre, mens ældrebyrden, der allerede er betydelig, forventes at stige i fremtiden.

Skulle befolkningsregnskabet svare til fordelingen på landsplan, er der allerede i dag behov for et markant tilskud til befolkningen. På Samsø mangler der, hvad der svarer til 150 velfungerende erhvervsaktive familier med børn, for Marstal Kommune drejer det sig om 100 familier, for Ærøskøbing om 175 familier og endelig for Læsø for godt 75 familier. Med en høj erhvervsfrekvens resulterer dette i et samlet behov for omkring 900 nye arbejdspladser på øerne.

Sådanne mål er dog næppe realistiske, men giver en indikator for, hvad der skal til, for at øsamfundene kan fungere optimalt i befolkningsmæssig henseende.

Med udgangspunkt i den officielle fremskrivning forventes folketallet frem til 2020 at stagnere på Samsø, mens det vil falde med en lavere vækstrate i de tre andre analyserede kommuner. Med udgangspunkt i tre alternative scenarier for fremtidens folketal forekommer den officielle fremskrivning at være for optimistisk. Alternativerne tager i højere grad højde for flyttebevægelser. Et scenarium, der opererer med et stadig mindre fald i vækstraten, forekommer at være det mest sandsynlige.

2.6.2 **Prognose for regionaløkonomisk udvikling**

Den fremtidige regionaløkonomiske udvikling påvirkes af et væld af faktorer. Den generelle økonomiske udvikling og strukturudviklingen i erhvervslivet er naturligvis nogle vigtige faktorer. Det har betydning, hvilke varer der efterspørges, og i hvilken grad erhvervslivet er i stand til at honorere disse krav. Men også andre faktorer har betydning. Det gælder den førte skattepolitik, socialpolitik og erhvervs politik. Både den specifikke regionalpolitik og den nationale politik har betydning den regionale udvikling.

I Hasler m.fl. (2002) findes en prognose for udviklingen frem til 2010. Den er lavet ved hjælp af antagelser om den fremtidige makroøkonomiske udvikling (udviklingen i arbejdsstyrke, produktivitet og markedsbetingelser) og ved hjælp af modeller fra såvel Fødevarerøkonomisk Institut og AKF. Modellerne fra Fødevarerøkonomisk Institut beskriver den nationale

udvikling samt udviklingen inden for forskellige sektorer, med speciel fokus på udviklingen inden for landbrug. Fra AKF er anvendt LINE, som er en regionaløkonomisk model på kommuneniveau. Samme model er anvendt til analysen af turismens betydning i afsnit 2.1.2. I prognosen tages udgangspunkt i den lokale erhvervsstruktur.

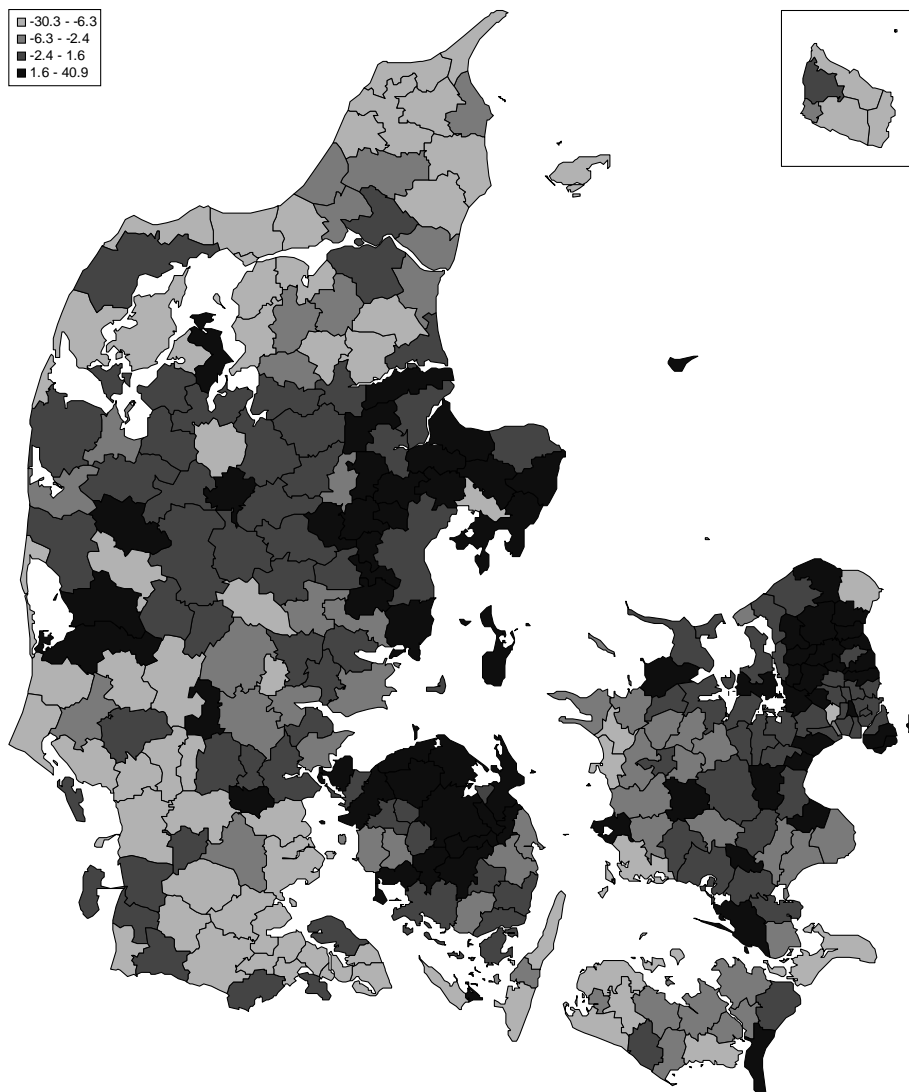
I figur 2.21 er vist den procentvise afvigelse fra det nationale gennemsnit for ændringen i bruttonationalproduktet fra 1995-2010 i prognosen. Figur 2.22 viser tilsvarende den procentvise afvigelse fra det nationale gennemsnit for ændringen i disponibel indkomst fra 1995-2010.

Der er stor forskel på udviklingen i bruttonationalproduktet. Læsø og Ærøskøbing ligger begge i den laveste gruppe, mens Samsø og Marstal ligger over landsgennemsnittet. Forskellen skyldes forskellige produktioner og erhvervsstruktur. Alle økommunerne ligger under landsgennemsnittet i udviklingen i disponibel indkomst.

Ifølge prognosen er der altså ikke de bedste udsigter for øerne fremover. Den disponible indkomst ligger i dag under landsgennemsnittet, og der tegner sig en endnu større forskel i fremtiden. På Samsø og i Marstal ser det bedre ud for produktionen, der vil opleve en forholdsvis høj vækst. Læsø og Ærøskøbing er derimod udsatte. Med kommunesammenlægningen på Ærø vil konsekvenserne for Ærø naturligvis lande et sted mellem de to skitserede udviklinger.

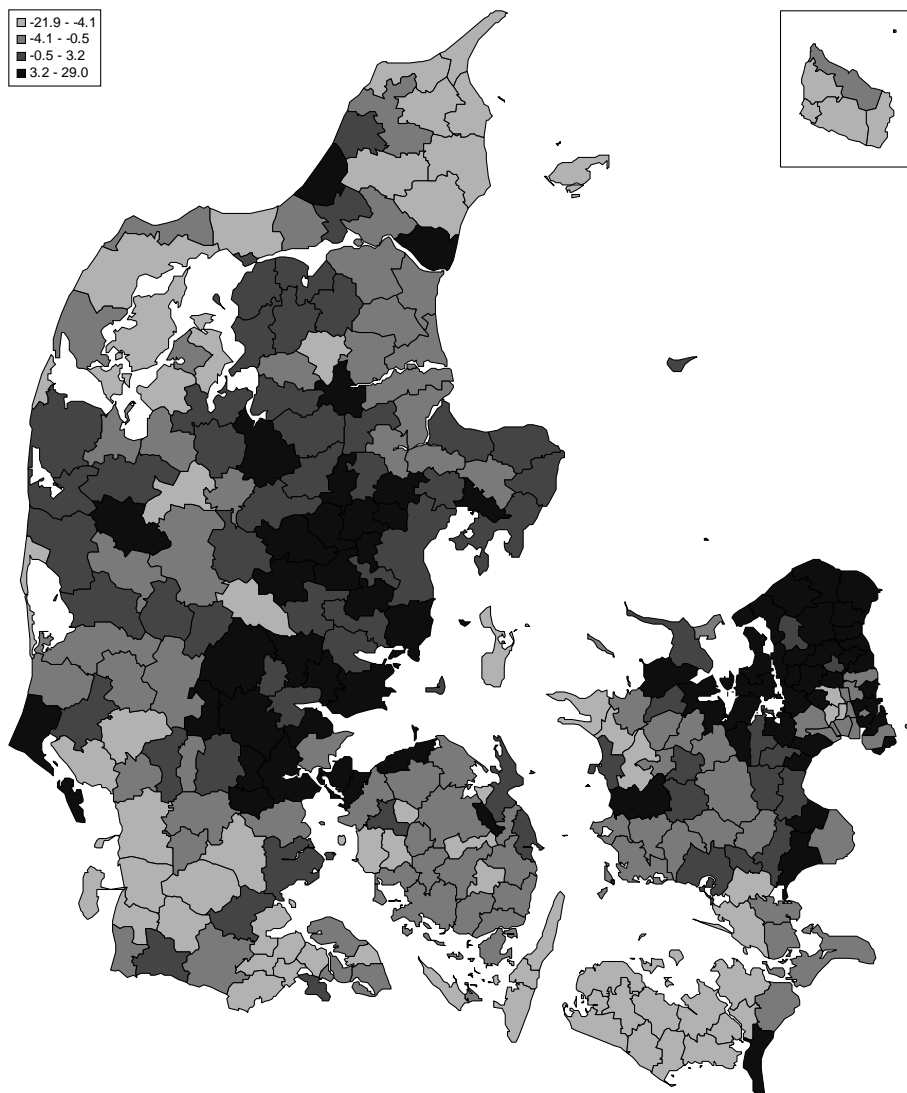
Det er udelukkende den samlede produktion og indkomst, der er illustreret. Bag prognosen ligger en befolkningsfremskrivning fra Danmarks Statistik. Ændringer i flyttemønstre på grund af fx ændrede økonomiske vilkår i et område er altså ikke inkluderet.

Figur Den relative ændring i bruttonationalprodukt fra 1995-2010, basis-2.21 scenario. Procentafvigelse fra nationalt gennemsnit



Kilde: Hasler m.fl. (2002).

Figur Den relative ændring i disponibel indkomst fra 1995-2010, basissce-
2.22 nario. Procentafvigelse fra nationalt gennemsnit



Kilde: Hasler m.fl. (2002).

3 Idékatalog

Regeringen har i Regionalpolitisk redegørelse fra april 2002 beskrevet sit mål for den regionaløkonomiske udvikling i Danmark således (Regeringen, 2002, side 1):

»Det er regeringens mål, at den danske befolkning skal sikres gode og ligele vilkår, uanset hvor i landet man bor. Regeringen ønsker, at alle områder af landet bliver attraktive områder for udvikling og bosætning, således at der kan oppebæres geografisk spredning af befolkningen og den økonomiske aktivitet. Endelig vil regeringen tilstræbe, at den regionale udvikling på lang sigt fører til mindre ulighed i service, beskæftigelse og økonomiske vilkår i regionerne.«

I regeringens »Den Regionale Vækststrategi« fra maj 2003 beskrives endvidere, hvordan Danmark i dag har en fornuftig økonomisk balance, med undtagelse af en række udkantsområder, som har en svagere erhvervsøkonomisk udvikling og oplever fald i indbyggertallet. Det beskrives, at det er regeringens plan at gøre en særlig indsats for disse udkantsområder, som inkluderer Læsø, Samsø og Ærø. Indsatsen skal sikre både udvikling af det erhvervsmæssige grundlag og udnyttelse af bosætningsmulighederne. Der er igangsat forskellige initiativer – et af dem er nærværende analyse af de tre øers udviklingsmuligheder inklusive idékatalog.

For at styrke udviklingen på de tre øer kan man tænke sig et væld af forskellige tiltag. Nogle tiltag kan umiddelbart gennemføres af de enkelte kommuner eller organisationer på øerne, mens andre kræver initiativer fra fx staten eller amterne. Nogle tiltag kan gennemføres i samarbejde mellem de tre øer.

Et udbredt ønske fra øerne er at undgå, hvad man kunne kalde projektstøtte. I stedet for hele tiden at søge tilskud fra forskellige puljer mv. ønsker man at få skabt nogle rammer, der gør øboerne i stand til selv at skabe en positiv udvikling for øerne. Statens initiativer bør altså fokuseres på at skabe de bedst mulige rammer for øerne.

Ud fra disse betragtninger er ideerne i dette kapitel opdelt i tiltag, som henholdsvis stat, amter, økommunerne i samarbejde og økommunerne alene kan gennemføre (afsnit 3.2-3.5). Inden disse afsnit indledes i afsnit 3.1 med nogle teoretiske overvejelser om mulige regionalpolitiske tiltag, og om visioner for øerne.

Ideerne fra de mange tiltag stammer dels fra forståelsen af problemstillingerne på øerne (jf. kapitel 2), dels fra tidligere analyser (fx Fyns Erhvervsråd, 1994, Århus Amt, 1999, Samsø Kommune, 2001 og Læsø Kommune, 2003) og dels fra interview og workshops afholdt i forbindelse med projektet. Nogle af de foreslåede tiltag er allerede i gang på en eller flere øer, men medtages alligevel – for at give det fulde billede, og for at øerne indbyrdes kan få inspiration af hinanden. I appendiks F findes program for de to afholdte workshoper og noter fra fremlæggelserne i plenum.

Det er naturligvis af interesse at få en vurdering af effekten af de forskellige tiltag. For at sikre en forholdsvis kort gennemgang er der ikke inkluderet analyser heraf i dette kapitel. Til gengæld findes i kapitel 4 et antal analyser, der er med til at kvalificere en række af de forslag, som stilles i dette kapitel.

3.1 Mulige initiativer

I dette kapitel gøres forskellige overvejelser om, hvilke muligheder der er for at støtte udviklingen på øerne. Desuden præsenteres nogle visioner for udviklingen for øerne.

3.1.1 Teoretiske overvejelser

Den ideelle målsætning er at pege på bæredygtige løsninger, dvs. at hjælpe nogle initiativer i gang, som støtter en positiv udvikling, og som kan fortsætte med et minimum af eller helt uden offentlig støtte. Øernes særlige si-

tuation – nemlig at de er øer – betyder imidlertid, at denne målsætning er svær eller snarere umulig at opnå, når målet er at opnå vilkår, der ligner det øvrige land. Derfor er det nok så meget opgaven at udvælge de områder, hvor evt. støtte gør størst nytte, hvad enten der er tale om forøget støtte eller omlægning af de nuværende støtteordninger.

I tabel 3.1 er skematisk vist, hvilke typer af initiativer man principielt kan tænke sig for at støtte udviklingen på øerne. Nogle eksempler er indføjet. Man kan støtte enten kommunerne, beboerne, virksomhederne eller transporten. Hvis kommunerne støttes, giver det mulighed for en forøget service for borgere og virksomheder eller lavere skat. Hvis beboerne støttes, er det en form for velfærdspolitik, der sikrer fornuftige levevilkår på trods af et svagt arbejdsmarked. Hvis erhvervslivet støttes, er målet at give indbyggerne mulighed for at deltage i et velfungerende arbejdsmarked. Endelig kan transporten støttes for indirekte at give erhvervsliv og borgere de samme vilkår og muligheder, som de har andre steder – på trods af beliggenheden.

Støtten kan som illustreret være enten generel eller speciel. Som beskrevet ovenfor er målet, at staten med initiativer sikrer fornuftige rammer for øerne, således at øerne selv er i stand til at sikre udviklingen. I forhold til skemaet vil de generelle initiativer oftest være nogen, som tages af staten, mens de specielle initiativer kan tages af kommunen. Det er dog ikke entydigt, og som nævnt vil nogle initiativer skulle tages af amterne, mens andre kan sikres ved samarbejde mellem øerne.

Ikke alle typer af initiativer er dog lige realistiske. Nogle former for støtte vil ikke være tilladt af konkurrencehensyn (forvridende effekter), ligesom det naturligvis kræver politisk velvilje at sætte initiativer i gang. Regeringen har jo imidlertid, som nævnt ovenfor, en målsætning om at styrke en ligelig regional udvikling. De forskellige ideer, som foreslås i de næste afsnit, falder alle inden for rammerne af tabel 3.1.

Tabel 3.1 Mulige regionalpolitiske foranstaltninger

	Generelle	Specielle
Kommunerne	Fx: Øget tilskud via udligning	Fx: Støtte til skoledriften
Beboere	Fx: Fritagelse for arbejdsmarkedsbidrag	Fx: Støtte til det lokale kulturliv
Virksomheder	Fx: Tilskud ved oprettelse af nye arbejdspladser	Fx: Støtte til fiskerierhverv ved oprettelse af nye arbejdspladser
Transport	Fx: Øget støtte til færgeruterne	Fx: Etablering af ny færgerute

3.1.2 Visioner for at styrke udviklingen på øerne

Forslagene som stilles nedenfor er ikke blot løsrevne ideer, men derimod i overensstemmelse med en eller flere visioner for øernes fremtidige udvikling. Et grundlæggende problem for øerne er, som beskrevet i afsnit 2.3.1, det faldende befolkningstal. Uden et vist antal indbyggere er det svært at opretholde øerne som levende samfund. Et vigtigt omdrejningspunkt for øerne er derfor at stabilisere befolkningstallet. Udviklingen i indbyggertallet hænger delvist sammen med udviklingen på arbejdsmarkedet. Hvis der er et tilstrækkeligt attraktivt arbejdsmarked, vil det tiltrække og/eller fastholde indbyggere.

De følgende 5 visioner beskriver forskellige måder, hvorpå man kan sikre liv på øerne:

1. Styrkelse af erhvervslivets vilkår, så der etableres arbejdspladser, som fastholder og/eller trækker folk til.
2. Etablering af (bedre) muligheder for pendling mellem ø og fastland.
3. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække indbyggere, som derefter skaber økonomisk aktivitet.
4. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække beboere, som ernærer sig i kraft af pensioner eller lignende.
5. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække turister, som derefter skaber økonomisk aktivitet.

De to første visioner koncentrerer sig om jobmuligheder. I den første vision etableres arbejdspladser på øerne. I den anden vision styrkes mulighederne for at pendle til fastlandet, således at det bliver mere realistisk at bo på en af øerne og arbejde uden for øen.

De tre næste visioner koncentrerer sig alle om at udnytte øernes attraktive kvaliteter. Enten ved (som i vision 3) at tiltrække indbyggere, som herefter skaber deres eget job, fx som iværksættere, kunstnere eller lignende, eller ved (som i vision 4) at tiltrække indbyggere, som ikke er afhængige af at få et job, men i stedet ernærer sig ved overførsler, fx pensionister. Endelig kan man (i vision 5) sikre sig, at øernes kvaliteter i højere grad tiltrækker turister. Som beskrevet i afsnit 2.1.3 betyder det aktivitet på øerne i form af beskæftigelse mv.

Det er ikke nødvendigt at vælge kun én af de fem visioner, man kan sagtens spille på flere heste. Dette er også strategien på øerne, som ikke ønsker en ensidig udvikling, men derimod et varieret og levende samfund. Til en vis grad kan der dog være modstridende interesser, fx mellem udbygning af erhverv og styrkelse af øernes attraktive kvaliteter.

Den foretrukne løsning på øerne er, at der sættes skub i erhvervslivet, så det bliver attraktivt for folk på arbejdsmarkedet at bosætte sig på øerne. Det er imidlertid ikke den eneste mulige vej. Også andre indbyggere kan tiltrækkes. En stor del af Danmarks befolkning er uden for arbejdsmarkedet på grund af alder, helbred eller lignende. Analyserne i afsnit 4.7 viser, at der for økommunernes økonomi ikke er den store forskel på forskellige typer af tilflyttere.

3.2 Statslige initiativer

Som beskrevet ovenfor er det ønsket, at staten med sine initiativer skaber en ramme for øboernes egne initiativer, så en fornuftig udvikling kan sikres. Der foreslås her initiativer inden for fem områder.

3.2.1 En ny transportmodel

Det er afgørende for øernes udvikling, at der er let tilgængelighed til og fra øerne. Det kræver en reduktion af færgetaksterne, og gerne en nedsat rejsetid og hyppigere afgang.

Et mål for færgetaksterne er at opnå, hvad man kan kalde amtsvejsprincippet. Det indebærer, at det kommer til at koste det samme at sejle en kilometer, som når man kører på en amtsvej. Denne pris skulle være ens for alle, således at der ikke længere er forskel på taksterne for øboere og besøgende. Stadig vil der dog ikke være fuld ligestilling med vejtransport, idet det stadig tager længere tid at sejle en kilometer end at køre den. Også passagerer i bilen skulle fortsat betale passagertakst. Alternativt kan færgetransporten gøres gratis, men det er ikke det generelle ønske på øerne.

En sænkning af priserne på færgerne vil have en række følgevirkninger. Konsekvenserne for passagertal og rederiernes økonomi er analyseret grundigt i afsnit 4.1. Der er imidlertid også konsekvenser for erhvervslivet og indtægter på øerne og områderne i nærheden. Rietveld og Bruinsma

(1998) gennemgår transportinfrastrukturens påvirkning af den rumlige økonomi. Mange af konklusionerne kan direkte overføres på tilfældet med forbedret færgefart, om end det snarere er bro- og vejprojekter, der er i fokus i bogen. Investeringer i infrastruktur giver både efterspørgsels- og udbudseffekter. De lokale efterspørgselseffekter for færgetransporten udgøres af driften af ruterne, afspejlet af de ansatte på ruterne. En rationalisering af færgedriften kan betyde færre lokale ansatte og dermed formindskede efterspørgselseffekter. Udbudseffekterne udgøres af effekterne på produktivitet og lokalisering af aktiviteter. På grund af lavere omkostninger forøges konkurrenceevnen for virksomheder på øen. Markedet forstørres. For det lokale erhvervsliv kan det både være en fordel og en ulempe, at markedet bliver større. Turister tiltrækkes i højere grad, da øerne bliver mere attraktive som destination på grund af de lavere omkostninger. Tilsvarende vil befolkningstallet forhåbentlig stige. Der er derfor flere kunder at sælge til, men også flere konkurrenter (på fastlandet), hvilket kan presse priserne. Der kan komme nedgang i omsætningen fra de fastboende, men virksomhederne får mulighed for at konkurrere på »fastlandet« og der er en sandsynlighed for, at flere endagsturister samtidig vil medføre en øget omsætning.

En forbedret infrastruktur vil ofte påvirke hus- og jordpriser. De nuværende ejere af huse og jord på øerne vil altså få fordele heraf. Omkostningerne for den forbedrede infrastruktur rammer, i tilfælde af øget statstilskud, alle Danmarks skattebetalere.

Det er naturligvis af stor interesse at få vurderet størrelsen af de forskellige effekter. I afsnit 4.1 vurderes det, at amtsvejsprincippet kan nås med visse statslige tilskud, samtidig med en rationalisering og ruteomlægning. De negative effekter for statskassen er altså begrænsede. I afsnit 4.1 er lavet vurderinger af den øgede trafik ved indførelse af amtsvejsprincippet. Ifølge meldingerne ved de foretagne interview har transportomkostningerne stor betydning for de lokale produktionsvirksomheder (inklusive landbrug).

En sænkning af færgetaksterne inkluderer altså øerne i det omgivende samfund »på godt og ondt«. Når barriererne bliver mindre, mindskes risikoen for at samfundene bliver som museer, men omverdens problemer kommer tættere på. Huspriser kan stige. Den lokale handel kan (men vil

ikke nødvendigvis) falde. De lokale håndværkere kan få det sværere, men også få flere muligheder. Flere personer med sociale problemer kan finde øerne attraktive.

Budskabet fra øerne er imidlertid klart. Man ønsker ikke at være isole-rede, men i stedet at have lavere takster og dermed lettere kontakt til resten af Danmark. Sikring af transportsituationen sigter mod alle fem visioner for øernes udvikling.

I analysen i afsnit 4.1 redegøres for, hvad der skal til for at muliggøre sænkning af færgetaksterne. Staten vil her have en opgave i at lave en langsigtet model for optimering af færgedriften, herunder færgetyper, sammenlægninger, daglig drift mv. Det anbefales, at staten herefter etablerer en enhed, fx under Sund og Bælt, som skal varetage den opgave, som ligger i den langsigtede model. Afhængig af resultatet kunne dette være ejerskab af færgerne og færgelejerne samtidig med, at denne enhed skal have en ekspertise i optimering af færgedrift samt gennemførelse af udbud på området.

3.2.2 **Erhvervs- og arbejdsmarkedsindsats**

Som tidligere beskrevet, er det vigtigt at sikre et velfungerende arbejdsmarked, jævnfør den første vision. Der er forskellige veje hertil, som ud-mærket kan kombineres. Nedenfor beskrives fem forskellige tiltag, der alle styrker erhvervslivet og arbejdsmarkedet. Det drejer sig om:

- Sikring af investeringsmidler
- Sænkning af virksomhedsomkostninger
- Intensiv arbejdsmarkedspolitik
- Offentlige arbejdspladser
- Støtte til landbrug og fiskeri

Skabelse eller fastholdelse af nye arbejdspladser har direkte betydning for dem, som får job, men giver også følgevirkninger for øsamfundene. Dels i form af øget aktivitet og øget efterspørgsel, dels for kommunens vilkår, jf. afsnit 4.2.

Sikring af investeringsmidler

Mange iværksættere og virksomheder på øerne oplever store hindringer,

når der skal investeres. Kreditforeningerne er tilsyneladende tilbageholdende med at låne penge ud, på grund af den ringe mulighed for alternativ brug af bygninger mv., såfremt investeringerne slår fejl. Problemet opstår også ved generationsskifte, hvor det er svært at skaffe den fornødne kapital. Det anbefales derfor, at der etableres en finansieringsfond eller tilsvarende, der kan yde lån til investeringer, sikre glidende generationsskifter og på andre måder give finansiell opbakning, hvor banker og kreditforeninger er tilbageholdende med at yde lån til øerne.

Som nærmere beskrevet i afsnit 4.3 kan man hente inspiration fra Bornholms Erhvervsfond, som har et tilsvarende formål, blot for Bornholm. Muligvis er det nødvendigt med tilpasninger til de tre øer, men i større træk vil modellen fra Bornholm kunne bruges direkte.

Sænkning af virksomhedsomkostninger

Som tidligere beskrevet i afsnit 2.1 betyder øbeliggenheden, at virksomhederne har større omkostninger i form af tid og penge til transport. For at sikre udviklingen af erhvervslivet kan der derfor være behov for specielle ordninger for virksomheder på øerne. Man kan tænke sig forskellige tiltag.

Først og fremmest vil en sænkning af færgepriserne for både gods og personbiler betyde lavere omkostninger for virksomhederne på øerne. Desuden er der ingen tvivl om, at erhvervslivet på øerne – som i resten af Danmark – er påvirket af diverse afgifter til staten. Med dette som udgangspunkt kunne man tænke sig andre tiltag, såsom hel eller delvis sænkning af moms eller fjernelse af arbejdsmarkedsbidrag.

Såfremt momsen på varer og tjenesteydelser fjernes eller sænkes på øerne, vil det støtte erhvervslivet. Som argumenteret for i afsnit 4.5.1 er det imidlertid problematisk at sænke momsen på varer, som kan eksporteres fra øerne, da det vil give anledning til skævvridninger (fx opblomstring af postordrefirmaer). Alternativt kunne man sænke momsen kun for fx hotelovernatninger, der ikke kan eksporteres. På den måde ville nogle af de u hensigtsmæssige følgevirkninger undgås.

En anden mulighed er at nedsætte eller fjerne arbejdsmarkedsbidraget på øerne. For at virksomhedsomkostningerne skulle sænkes, er det imidlertid nødvendigt, at de sparede arbejdsmarkedsbidrag blev overført fra de ansatte til virksomhederne. Dette skulle ske enten ved lavere lønninger eller

ved at arbejdsmarkedsbidraget fortsat blev betalt – og overført til virksomhederne. Førstnævnte kunne give problemer med fagforeninger osv. men sidstnævnte løsning formentlig vil give problemer med konkurrencereglerne, jf. diskussionen i afsnit 4.5.

Intensiv arbejdsmarkedspolitik

Som beskrevet i afsnit 2.1.2 er der forholdsvis høj arbejdsløshed på de tre øer. Det er vigtigt at opfatte disse arbejdsløse som et potentiale for udvikling på øerne. Med den fornødne støtte til øerne er det muligt at gennemføre projekter med deltagelse af de arbejdsløse, til gavn for ikke kun de arbejdsløse, men for hele øsamfundene. Et eksempel herpå er Saltsyderiet på Læsø med tilhørende projekter for kurbad mv., som samtidig er af stor nytte for samfundet som helhed, blandt andet på grund af turistindtægterne og gratis omtale i blade, aviser og tv.

Det foreslås derfor, at staten sikrer, at der fortsat er mulighed for, at der føres en intensiv arbejdsmarkedspolitik på de tre øer.

Et forslag her er at lade Arbejdsformidlingens opgaver for øboerne overgå til kommunerne på øerne, fulgt af pengene hertil. Fordelene herved ville være at sikre den intensive lokale arbejdsmarkedsindsats.

Et andet forslag er at forbedre mulighederne for aktivering i private virksomheder ved at øge tilskuddet til privat aktivering, således at de private virksomheder får færre omkostninger ved aktivering.

Offentlige arbejdspladser

Lokaliseringen af de statslige arbejdspladser er ofte til diskussion. I en rapport fra Erhvervs- og Boligstyrelsen fra 2002 diskuteres, hvilke kriterier man bør anvende ved lokalisering af statslige arbejdspladser. Som nærmere beskrevet i afsnit 4.4 har øerne som lokalitet umiddelbart svært ved at opfylde de opstillede kriterier. Nogle af hindringerne kan dog mindskes, hvis forskellige tiltag i herværende rapport gennemføres, fx en nedsættelse af transportomkostningerne og sikring af øernes attraktivitet som bopæl.

Såfremt der er den fornødne politiske vilje, burde det, på trods af konklusionen i analysen, alligevel være muligt at få statslige arbejdspladser til øerne. Det er formentlig nemmest at *oprette* en funktion på en ø, frem for at *flytte* en allerede eksisterende institution eller del heraf. Da der på øerne

er oplevet problemer med at tiltrække højtuddannet arbejdskraft, og da uddannelsesniveaueet på øerne ikke er voldsomt højt (jf. afsnit 2.3.4), bør der sættes på opgaver, der kan løses med den arbejdskraft, der findes lokalt. Det vil også mindske »ægtefælleproblemet«, jf. afsnit 2.1.1. Mulige sagsområder kunne være sagsbehandling, regnskab mv. På grund af den geografiske beliggenhed er det mest hensigtsmæssigt med funktioner, der i høj grad kan bruge ny teknologi, frem for at være afhængig af tæt brugerkontakt eller møder med sagsbehandlere. Alternativt kunne man placere institutioner, som passer ind i øernes styrkepositioner, fx fiskeri på Læsø, grøntsager på Samsø eller det maritime område på Ærø.

For at sikre en vis faglig tyngde og begrænsede enhedsomkostninger kunne man forestille sig, at forskellige mindre funktioner blev flyttet til samme ø, og her delte lokaler, reception, it osv. Alternativt kan funktionerne deles med de kommunale arbejdspladser eller kombineres med tanken om et iværksætterhus, jf. afsnit 3.5.3.

Støtte til landbrug og fiskeri

Som beskrevet i afsnit 2.1.2 fylder de primære erhverv meget på øerne. På Læsø er det primært fiskeri, på Samsø grøntsagsproduktion og på Ærø konventionelt landbrug.

Der er, som beskrevet i afsnit 2.1.1, forskellige trusler mod fortsat beskæftigelse i de primære erhverv. Det drejer sig om de generelle strukturforandringer, om udlægning af landbrugsjord til vådområder, om problemer med vanding, om fjernbraklægning og om fiskerikvoter. For at støtte beskæftigelsen i landbruget kunne man fratage landmænd på fastlandet mulighed for at fjernbraklægge på øerne.

For at støtte fiskeriet og følgeindustri er der forskellige muligheder. En statslig garanti for, at alle lovlige landinger i fremtiden kan landes også på Læsø, er ønskelig. Dette er ikke en selvfølge. I forbindelse med den seneste udpegning af særligt fiskeriafhængige områder blev Læsø ikke udpeget jf. Regeringen (2002). Mere vidtgående kunne man tænke sig, at Læsø fik sin egen kvote fx for jomfruhummere. Kvoten skulle omfatte enten kuttere hjemmehørende på Læsø eller landinger på Læsø, og dermed sikre specielt fiskerne henholdsvis havne og fiskeindustri på Læsø. Andre områder, som er afhængige af fiskeri, har imidlertid også økonomiske problemer (igen jf.

Regeringen, 2002), hvorfor et sådant tiltag formentlig vil betyde tilsvarende krav fra dem om specielle kvoter.

De øvrige problemer hidrører i højere grad de respektive amter.

3.2.3 Særlig økommunestatus

Kommunerne på de tre øer er nogle af Danmarks mindste, når der måles på antal indbyggere. I øjeblikket arbejder strukturkommissionen på at vurdere det kommunale og amtskommunale system. Endnu kendes resultaterne af kommissionens arbejde ikke, men det kan ikke udelukkes, at man vil anbefale større kommuner. Såfremt dette sker, er det naturligvis interessant, hvordan fremtiden tegner sig for økommunerne. Ingen af de tre øer ønsker sammenlægning med fastlandskommuner. Det er det næsten entydige budskab fra øerne. Også selv om en sådan anbefaling om større kommuner ikke bliver givet, er der udfordringer for økommunerne. Mange fastlandskommuner laver kommunale samarbejder med nabokommuner inden for de områder, hvor det er en fordel med større enheder. Økommunerne indgår også i kommunale samarbejder, men hæmmes naturligvis af øbeligheden, jf. afsnit 2.3.2.

Kommunernes ageren har betydning for flere af de i afsnit 3.1.2 opstillede visioner. Kommunerne er dels med til at støtte udviklingen inden for erhvervslivet (vision 1), og dels med til at sikre, at øerne er attraktive for beboere og turister (vision 3-5). Med de nuværende kommuner sikres et lokalt politisk engagement og en selvbestemmelse på øerne. Endvidere udgør den kommunale forvaltning vigtige arbejdspladserne på øerne.

I afsnit 4.6 er forskellige løsningsmuligheder skitseret, alt afhængig af udfaldet af strukturkommissionens arbejde. De forskellige skitserede muligheder beskrives kort her.

Model 1: Hver ø udgør én kommune. Der kommer ingen større reformer i det øvrige land

Den største udfordring her er få løst de opgaver, som de tre kommuner ikke selv har befolkningsunderlag til. Det kan klares enten ved udlicitering, kommunale samarbejder eller ved at staten overtager ansvaret.

Til gengæld bibeholdes lokaldemokrati, nærhed til borgerne, arbejdspladser på øerne og lokalt engagement til at sikre øernes udvikling.

Model 2: Hver ø én kommune. Der kommer en reform i det øvrige land med større kommuner og flere opgaver til kommunerne

Udfordringerne beskrevet under model 1 vil her være større, da større kommuner formentlig vil få tilført flere opgaver, som kræver et større antal indbyggere for at opnå faglig bæredygtighed. Fordelene er som under model 1.

Model 3: Christiansø-modellen

En mulighed er direkte at give staten medansvar for udviklingen på øerne. Staten overtager ansvar for de opgaver, som kommunerne ikke selv er i stand til at varetage.

Model 4. Tre øer – én kommune

For at sikre et større befolkningsgrundlag kan man forestille sig, at kommunerne på de tre øer slås sammen til én – eller i alle fald at de har et vidtgående samarbejde. På den måde sikres forståelse for specielle øproblematikker. Til gengæld kan den store geografiske afstand give problemer med sikring af kommunal service og effektivitet, om end moderne teknologi kan hjælpe et stykke.

Model 5. Sammenlægning med fastlandskommuner

Øboerne lever under særlige vilkår, der gør, at man deler et specielt fællesskab. Der er nogle fælles vilkår i forhold til service: man er afhængig af en velfungerende færgefart og af, at der er en tilfredsstillende sundhedstjeneste. Ved en sammenlægning med fastlandskommuner kan det være svært at bibeholde det politiske engagement og selvbestemmelsen. Desuden er det tvivlsomt, om der vil være de samme stordriftsfordele ved sammenlægning med fastlandskommuner, som opstår ved sammenlægning af nabokommuner. Den geografiske afstand betyder, at det er sværere at integrere forskellige driftsinstitutioner. Desuden vil øboerne kun få lille indflydelse i en kommunalbestyrelse, hvis de slås sammen med en eller flere kommuner på fastlandet. Endelig er der beskæftigelsesaspektet: en sammenlægning vil formentlig betyde fjernelse af et antal kommunale arbejdspladser på øerne, til fordel for arbejdspladser på fastlandet.

Såfremt en sammenlægning alligevel sker, kunne man oprette et lokalråd for hver ø med vidtgående selvbestemmelse. Lokalrådene vil kunne varetage et bredt udsnit af de kommunale opgaver, jf. analysen i afsnit 4.8. Tilsvarende kunne man sikre et kommunalt lokalkontor, hvor langt de fleste af borgernes problemer og ønsker kunne behandles.

3.2.4 Frihedsbrev

Økommunerne agerer under specielle vilkår i forhold til Danmarks øvrige kommuner. Som beskrevet i afsnit 2.4 er kommunerne nogle af Danmarks mindste, og geografisk isolerede på grund af afstanden til nabokommunerne. Det ville derfor være naturligt at give disse kommuner andre vilkår end de øvrige kommuner. Det ville øge mulighederne for, at kommunerne af egen drift kan sikre en fornuftig udvikling på øerne.

Man kunne derfor forestille sig, at der ved ny lovgivning bliver taget hensyn til øernes særlige situation. Rent praktisk kunne det ske ved, at øerne i hvert tilfælde havde mulighed for at søge om dispensation fra lovgivning, efter fremførsel af argumenter herfor. Også ved allerede eksisterende lovgivning bør der være mulighed for undtagelser og dispensationer. Et udvalg under Indenrigs- og Sundhedsministeriet kunne tage stilling til de enkelte ansøgninger.

Inden for planlovgivningen er det oplagt, at øerne har særlige vilkår, på grund af de geografiske forhold. For at beskytte de danske kyster mod øget bebyggelse er der regler om, at der ikke må bygges tættere på kysten end 300 meter, ligesom der er særlige regler for byggeri inden for 3 km fra kysten. Da øerne jo er af ret begrænset størrelse, giver det en kraftig begrænsning for byggeri på øerne. Man kunne tænke sig, at der udvistes mere fleksibilitet på øerne, således at kommunalbestyrelserne har fuldmagt til at dispensere fra disse regler. Der kan naturligvis være modstrid mellem forskellige mål for øen: Den uspolerede natur er med til at gøre øerne attraktive for såvel turister som helårsbeboere. Kommunerne på øerne er imidlertid uden tvivl bevidste om dette skisma. Tilvejebringelsen af bedre muligheder for byggeri i kystnærhedszonen falder fint i tråd med Regionplanudvalgets delbetænkning fra juni 2003, der anbefaler justering af lovens nuværende bestemmelse om byudvikling i kystnærhedszonen for at muliggøre nødvendig byudvikling. Samtidig anbefaler udvalget, at der gives mu-

lighed for nye sommerhusområder i kystnærhedszonen (jf. LandsplanNyt 43, juni 2003).

Også ved den generelle anvendelse af det åbne land kunne der ønskes større fleksibilitet. For øerne er det afgørende, at mulig udvikling ikke hindres, jf. det amtslige initiativ beskrevet i afsnit 3.3.3.

Et sådant kommunalt frihedsbrev sigter mod visionen om at skaffe flere arbejdspladser på øerne, samt at gøre øerne attraktive for beboere – både erhvervsaktive og andre.

3.2.5 Sikring af kommunernes økonomiske handlemuligheder

Kommuner, som er presset økonomisk, har svært ved at agere frit. Som nævnt i afsnit 3.2.3 er det vigtigt, at kommunerne dels kan arbejde for et godt erhvervsliv, og dels for at øerne er attraktive for øboere og turister. Kommunernes økonomiske vilkår påvirkes af skattegrundlaget, af udgiftsbehovene og af det kommunale udligningssystem og statstilskud. Skattegrundlaget er, som beskrevet i afsnit 2.3.2, ikke højt, på grund af de lave gennemsnitlige indkomster. Udgiftsbehovene er højere end landsgennemsnittet blandt andet på grund af den høje ældreandel. Til gengæld er der forholdsvis få børn og heller ikke store sociale problemer. Som beskrevet i afsnit 2.4.3 modtager øerne tilskud fra staten (§22-tilskud), ligesom de modtager tilskud fra det kommunale udligningssystem.

En del af husene på de tre øer bebos kun en del af året. Det gælder de traditionelle sommerhuse, men også almindelige huse, hvor der er givet dispensation til brug som sommerbolig og helårshuse i landzone uden bopælspligt. Indkomstskatterne fra personer, der ejer og benytter disse huse, tilfalder ikke økommunerne, men derimod personernes hjemkommuner. Tilsvarende gælder ejendomsværdiskatten, som også tilfalder personernes hjemkommuner. Kun grundskyld betales til kommunen, hvor sommerhuset ligger.

Benyttelsen af sommerhuse giver naturligvis anledning til udgifter for kommunen. Brugere af huset nyder godt af den stedlige kommunale service, idet de for eksempel benytter veje, biblioteker mv. Sommerhusbeboere har også ret til hjemmehjælp betalt af den stedlige kommune. Man kan forestille sig, at sommerhusbenyttelsen vil blive større i fremtiden. Dels bliver der på landsplan flere seniorer, som har tid til at opholde sig i som-

merhusene i længere tid. Dels får flere og flere mulighed for i perioder at arbejde på langdistance, fx når de skal skrive en rapport, hvis de har mulighed for onlineforbindelse til deres arbejdsplads.

Med dette som udgangspunkt kan der argumenteres for, at flere skatteindtægter fra sommerhusejerne bør tilfalde sommerhuskommunerne. Man kunne tænke sig en *landliggerskat*, som tidligere har eksisteret. Det kunne være ved, at enten en del af indkomstskatten, eller at ejendomsværdiskatten, skulle tilfalde sommerhuskommunen. Se afsnit 4.5.2 for en nærmere analyse.

Et andet forslag går på at tilbageføre de grønne afgifter til øerne og evt. øremærke beløbet til »grønne initiativer«. Der er imidlertid ikke nogen økonomiske eller effektivitetsmæssige begrundelser herfor – andet end omfordeling, som lige så godt kan ske via §22-tilskuddet, eller et tilsvarende tilskud til kommunerne evt. mærket til »grønne initiativer« eller ved oprettelse af en fond, som kan støtte sådanne initiativer. Se afsnit 4.5.3 for en nærmere analyse.

Et tredje forslag, som kommer i naturlig forlængelse, er derfor, at øge § 22-tilskuddet. Med en øgning vil kommunerne være i stand til at øge servicen og/eller sænke skatterne og på den måde sikre borgere og erhvervsliv gode vilkår for at støtte en fornuftig udvikling på øerne. Omfanget af § 22-tilskuddet i fremtiden må naturligvis være afhængig af, hvilken transportløsning der vælges. Såfremt øerne befries for ansvaret for drift af færgeruterne, må også en del af det nuværende § 22-tilskud fjernes. Dette kan samtidig give anledning til en anden fordeling af tilskuddet øerne imellem.

3.3 Amtslige initiativer

De respektive amters beslutninger har betydning for øernes situation. Det gælder for eksempel inden for naturklagesager, færgedrift, uddannelsespolitik og placering af den offentlige beskæftigelse. Nedenfor beskrives forslag til konkrete tiltag, som amterne kan gøre for at støtte udviklingen på øerne.

3.3.1 Handleplan for offentlige arbejdspladser

Som allerede beskrevet, er det vigtigt for øerne med stabile arbejdspladser. I afsnit 3.2.2 diskuteredes mulighederne for, at staten placerer arbejdspladser på øerne. En tilsvarende diskussion er relevant for amterne.

De amtslige arbejdspladser fordeler sig på sygehuse, sociale institutioner, miljø og teknik, undervisning (gymnasier mv.) og administration. I dag findes, som nævnt i afsnit 2.1.1, sygehuse på Samsø og Ærø. Sygehuset på Samsø er dog under kraftig nedskæring. Beslutningen herom skyldes besparelser i Århus Amt og den stigende specialisering inden for sygehusverdenen. Desuden findes der en mindre amtslig social institution på Ærø.

Det anbefales, at de respektive amter i fællesskab med kommunerne på øerne udarbejder en handleplan for placering af amtslige arbejdspladser på øerne.

Det bør undersøges, om der er muligheder for at placere sociale institutioner på øerne. Den hidtidige erfaring med forskellige institutioner på øerne har været overvejende positiv. Øerne er små overskuelige samfund, hvilket kan være en fordel for nogle typer af institutioner. Desuden kan visse sociale institutioner være svære for amterne at få placeret, hvilket taler for, at amterne vil være velvillige over for en placering på øerne. Der kan dog være problemer med rekruttering af specialuddannet arbejdskraft til sådanne specielle institutioner. Desuden kan voksne brugeres frie valg af institution (ifølge den sociale servicelov) betyde, at institutioner på øerne ikke vil blive fyldt. Nogle børneinstitutioner kan også være mulige, dog er der for nogle anbringelser krav om lokalisering i nærheden af børnenes hjem.

Plejefamilier er et godt bud på mindre sociale institutioner, som kunne lokaliseres på øerne. Plejefamilier er kommunale, men børnene kan godt komme i pleje i andre kommuner, end hvor de bor.

3.3.2 Støtte til uddannelses tiltag

Mulighederne for uddannelse efter folkeskolen er i dag meget begrænsede på Læsø, mens der er mulighed for at tage en HF på Samsø og Ærø. Det bør vurderes, om amterne kan bidrage til oprustning af uddannelsesmuligheder på øerne.

På Ærø har man succes med en såkaldt »Blå hf«, som er en hf-

uddannelse suppleret med fag vedrørende søfart. Uddannelsen benyttes primært af tilflyttere til øen. Man kunne tænke sig et tilsvarende tiltag på Samsø – »Grøn hf«, hvor den lokale ekspertise og viden inden for grøntsagsproduktion, udnyttes til undervisning i fag herom, samtidig med at der undervises i almindelige hf-fag. På Læsø kunne noget tilsvarende måske lade sig gøre med udgangspunkt i fiskeriet.

De respektive amter anbefales at gå aktivt ind i planlægningen af sådanne uddannelsestiltag.

3.3.3 **Fleksibilitet ved natursager**

Modstridende interesser gør sig gældende, når det gælder arealanvendelse mv. på øerne. Fra et overordnet synspunkt (det amtslige) er det naturligt at prioritere den prægtige natur på øerne højt. Set fra øboernes side ser situationen imidlertid noget anderledes ud: her føler man ikke, at naturen er truet – det er derimod øboerne, forstået på den måde, at det er livet på øerne, som er under pres.

Hvis man fortsat ønsker at sikre, at der er et aktivt erhvervsliv på øerne, er det nødvendigt, at der tages hensyn hertil – på lige fod med hensynet til dyreliv mv. Det indebærer, at der udvises ekstra fleksibilitet ved afgørelser om arealanvendelse. Som beskrevet i afsnit 3.2.2 er beskæftigelsen i de primære erhverv truet af blandt andet etablering af vådområder på øerne og af problemer med sikring af vandingsmuligheder.

3.4 **Initiativer fra øerne i fællesskab**

Øerne har i fællesskab henvendt sig til Indenrigs- og Sundhedsministeriet og på den måde sikret, at nærværende analyse blev igangsat. Også på andre områder samarbejder øerne, som nærmere beskrevet nedenfor. Der er all mulig grund til at fortsætte og udbygge samarbejdet. Nogle ideer til, hvordan det kan ske, er givet nedenfor.

3.4.1 **Samarbejde om færgefart**

For at nærme sig »amtsvejsprincippet« er det nødvendigt at nedsætte omkostningerne for færgetransport. I analysen i afsnit 4.1. peges på, at der kan være stordriftsfordele helt op mod 30%, såfremt færgeruterne drives af ét

selskab. Denne besparelse kan dog kun opnås på længere sigt ved også at standardisere materiel mv.

Det anbefales derfor, at de tre øer igangsætter et samarbejde om færgedriften. Det kunne indebære blandt andet fælles indkøb, fælles booking, fælles administration osv. I forhold til ruteomlægning vil dette for de fleste ruter også være en opgave, som skal beslattes af kommunerne. Det anbefales dog, at der i denne forbindelse anvendes ekstern hjælp – evt. fra en gruppe nedsat fra staten, jf. ovenfor.

3.4.2 **Samarbejde om markedsføring**

De mange fælles træk for øerne gør det oplagt at samarbejde om at fortælle resten af verden om alle fortræffelighederne. Samtidig er der forskelle på øerne, der gør, at man næppe »vil tage noget fra hinanden«, men i stedet supplere hinandens indtægter. Man kan umiddelbart tænke sig tre forskellige tiltag, som beskrives her.

Turisme

Der foreligger en ansøgning fra de tre øer til LEADER+ (som er et EU-støttet program under Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, der yder støtte til udvikling i landdistrikter) om støtte til fælles markedsføring af de tre øer som turistdestinationer. Der lægges vægt på at skabe en fælles niche inden for kystturisme. I projektet skal der arbejdes på at udvikle nye produkter på de enkelte øer og på øerne i fællesskab, at lave en fælles internetportal, at udvikle markedsføringen og at inddrage færgerne aktivt som en del af turistoplevelsen.

I afsnit 4.8 redegøres nærmere for forskellige muligheder for udbygning af turismen. Her peges blandt andet på fremskaffelse af mere viden om turismen på øerne via samarbejde med fx uddannelsesinstitutioner. Desuden diskuteres udvidelse af sæson og særlige temaer (om end det snarere hidrører den enkelte ø).

Nicheprodukter

Der dyrkes kartofler og andre kvalitetsgrøntsager på Samsø. Der sydes salt og fanges hummere på Læsø, ligesom der er et gårdslagteri. På Ærø er der ikke tilsvarende nicheprodukter, men på øen findes almindeligt landbrug.

Som yderligere beskrevet nedenfor (i afsnit 3.5.4) anbefales det øerne at satse på kvalitetsprodukter.

Også her vil det være givtigt med fælles markedsføring. Kunne man bruge en færge eller andet til en salgstur til større byer i Danmark? Kunne man indrykke fælles annoncer? Bornholm benytter deres færge til et fremstød i København hvert år. Her deltager både ejendomsmæglere, turistbureau, lokale kunstnere, producenter mv. Læsø gennemfører et lignende arrangement i Ålborg.

Et sådant initiativ ville give anledning til flere arbejdspladser på øerne, jf. første vision.

Øerne som bopæl

Øerne er unikke steder at bo. Der er god plads og frisk luft. Trygge rammer for børn. Lav kriminalitet. Aktivt foreningsliv.

For at tiltrække nye borgere (både de erhvervsaktive og de, som lever af overførselsomkostninger, jf. vision 3 og 4.) kunne man forestille sig en kommerciel kampagne for de tre øer under ét. En effektiv markedsføring er omtaler i aviser og ugeblade. Kunne man i fællesskab invitere journalister til de tre øer og lade dem beskrive menneskene, naturen, husene og livet? Også i forbindelse med markedsføringen af nicheprodukter, jf. ovenfor, kan man markedsføre øerne som bopæl.

Der er også andre initiativer, som kan støtte øerne som bopæl. Det drejer sig om løsning af »ægtefælleproblemet«, som består i, at det på grund af de forholdsvis små arbejdsmarkeder kan være svært for en ægtefælle til en jobansøger at få job på øen. I andre dele af Danmark har man taget forskellige initiativer for at sikre ægtefællerne jobmuligheder. Det anbefales, at de tre øer i fællesskab undersøger, hvilke erfaringer man har fra disse initiativer, og hvorvidt de kan overføres til øerne.

En anden hindring for tilflytning til en af øerne er de få muligheder for at leje boliger. Selv om der lokalt er et vist marked for udlejning af ejerboliger, er det af flere repræsentanter fra øerne blevet påpeget, at manglende muligheder for at leje en fornuftig bolig i en periode, indtil man finder ud af, om ølivet og det nye job er noget for én, er med til at hindre tilflytning. Det anbefales derfor, at øerne i fællesskab undersøger omfanget af problemet samt analyserer, hvilke initiativer der kan tages.

3.4.3 Samarbejde om grønne øer

Det er værdifuldt for øerne med et fælles positivt omdømme. Initiativerne inden for vedvarende energi, som har fundet sted på både Samsø og Ærø, har bidraget til både positiv omtale, turisme, erhvervsliv – og naturligvis miljøet. De nedenstående ideer kan gennemføres hver for sig, men vinder i styrke ved en samtidig indsats, da øernes image som grønne øer på den måde forstærkes.

Videreudbygning af Vedvarende Energi Øer

Både Samsø og Ærø har igangsat en række initiativer for at sikre vedvarende energi. Der er opsat vindmøller og solfangeranlæg. På Læsø er der etableret et biomassefyret fjernvarmeværk. Tiltagene har givet gevinst både miljømæssigt og beskæftigelsesmæssigt. Det har også givet grobund for øget omtale og erhvervsturisme. Det har udmøntet sig i et fælles projekt under LEADER+, hvor det skal undersøges, om det er muligt at gå endnu videre og drage nytte af de allerede høstede erfaringer. Projektet indebærer blandt andet erfaringsudveksling, udvikling af undervisningssamarbejde og turisme.

Etablering af program for naturpleje

Øerne rummer megen værdifuld natur i form af kyster, plantager mv. Det er afgørende for øernes attraktivitet for turister og fastboende, at naturen bevares og beskyttes.

På øerne findes fredede områder, hvor naturplejeforpligtelsen påhviler staten for de offentligt ejede arealer og amtet, når det drejer sig om privatejede arealer. Desuden er der af amtet udpeget Særligt Følsomme Landbrugsområder (SFL-områder), hvor amtet indgår en kontrakt med den enkelte lodsejer om landskabspleje.

Der er imidlertid problemer med at få plejeindsatsen i de fredede områder til at leve op til fredningernes formål. En analyse (Buttenschøn (2001), som består af en spørgeskemaundersøgelse til de danske amter, viser, at mange arealer ikke plejes tilstrækkeligt.

En perspektivrig løsning kunne være, at der fra statens og amternes side blev indgået kontrakter med private, hvor kontrakthaverne var forpligtede til at holde de respektive områder i en på forhånd bestemt til-

stand. Det kunne enten foregå som nu med monoafgræsning og efterfølgende manuel rydning eller ved at diversificere dyreholdet.

En sådan ændring ville betyde flere positive afledte effekter. For det første ville medejerskabet til de sårbare områder blive forøget, for det næste ville der ske en stor forøgelse af dyreholdet, hvilket ville skabe mulighed for at producere nogle egnspecifikke højkvalitetsprodukter, dernæst ville det skabe forbedrede indtægtsmuligheder for landbrugserhvervet, og endelig ville det skabe beskæftigelse både direkte og i de afledte erhverv.

Omlægning til etisk dyrehold

Det konventionelle landbrug med stærk priskonkurrence har det svært på øerne blandt andet på grund af de ekstra transportomkostninger. Det er derfor ønskeligt, hvis landbruget kan finde en nicheproduktion med kvalitetsprodukter, som tillader højere enhedsomkostninger.

En egentlig omlægning til økologi er problematisk på grund af øernes begrænsede størrelse, men man kunne forestille sig en fokusering på etisk dyrehold, hvor dyrevelfærdet er i top. Forslaget hænger tæt sammen med nogle af de øvrige initiativer – nemlig produktudvikling og naturpleje. Endvidere er der tæt sammenhæng til det allerede igangværende projekt om grønne øer, som sagtens kan udbygges.

3.5 Initiativer på den enkelte ø

Det er vigtigt, at de enkelte øer selv aktivt sørger for at udnytte de muligheder, der er for at sikre udvikling. Det sker i vid udstrækning allerede i dag, hvilket også de mange tidligere analyser og igangsatte initiativer viser. Stadig er der mulighed for at opnå resultater. Nedenfor er beskrevet forskellige områder, hvor der fortsat er brug for den lokale indsats. I nogle af tilfældene gælder, at succesen vil blive større, såfremt staten og amterne giver de rette rammer for kommunerne, og såfremt samarbejdet med de andre øer fungerer hensigtsmæssigt.

3.5.1 Effektiv færgetransport

Det anbefales, at man på de enkelte øer diskuterer mulighederne for ruteomlægning, sammenlægning af driftsenheder eller samarbejde trafiksel-

skaberne imellem således, at det bliver muligt at etablere ikke kun effektiv, men også en billigere færgetransport med amtsvejpriser. Dette kan ske i samarbejde med de øvrige øer og staten, jf. ovenfor.

3.5.2 **Udbygning af turismen**

På grund af den dejlige natur og de hyggelige samfund på øerne er de populære destinationer for turister. Præcis inden for turisme har øerne altså et potentiale og forspring i forhold til mange andre områder i Danmark. Som beskrevet i afsnit 2.1.3 giver turismen anledning til arbejdspladser på øerne – både direkte og indirekte. Det er derfor værd at forsøge at udbygge turismen, også jævnfør den 5. vision.

I afsnit 4.8 redegøres for nogle muligheder for at udvide turismen. Der peges blandt andet på:

- Udvidelse af turistsæsonen ved hjælp af møder og seminarer, lejrskoler
- Temaferier – fx golf eller kurbad
- Flere sommerhuse
- Egnsretter
- Udbygning af lystsejlerturisme
- Sikring af cykel- og vandrestier

3.5.3 **Sikring af øens attraktivitet som bopæl**

Det er i høj grad op til de lokale borgere at gøre det attraktivt for andre at flytte til øerne – og at blive boende. Selvfølgelig betyder det også meget, at de overordnede rammer er i orden (mulighed for at få job, nem adgang til fastlandet mv.), men hvis ikke det nære er attraktivt, nytter de andre tiltag ikke. I dette afsnit er listet en række initiativer, der kan sættes i gang af lokale kræfter, og som kan gøre det attraktivt at bo på øerne.

Høj kommunal service

Øernes attraktivitet som bopæl afhænger naturligvis i høj grad af, at borgerne kan få den fornødne kommunale service. Som beskrevet i afsnit 3.2 er det vigtigt, at staten med sine initiativer sikrer, at kommunerne har handlemuligheder til at sikre borgere og erhvervsliv god service. Tilsvarende har kommunerne selvfølgelig ansvar for, inden for disse rammer, vedholdende at effektivisere og prioritere, så den bedste service opnås.

Sikring af it-muligheder

I vores moderne teknologisamfund er det nødvendigt at sikre gode it-muligheder. For nogle betyder det mulighed for at arbejde på langdistance. Generelt må det anses for at være en nødvendig betingelse for at tiltrække nye indbyggere. På alle øerne findes i dag bredbånd, hvorfor der ikke p.t. er tekniske problemer.

Velkomst/integration af nye borgere

Øerne udgøres af små samfund, som for nye tilflyttere kan synes svære og lukkede at komme ind i. Selv om indbyggerne på de tre øer ønsker, at der kommer tilflyttere til øen, føler tilflytterne sig i visse tilfælde ikke umiddelbart hjemme. Det kan skyldes forskellige forventninger eller forskellige baggrunde. En byfamilie, som er vant til et bredt udvalg af tilbud – både kommunale og private – kan behøve tid til at vænne sig til det anderledes miljø på øerne. De kulturelle tilbud på øerne udspringer i høj grad af et aktivt foreningsliv, hvor man selv bidrager aktivt til fornøjelserne.

Kunne man tænke sig, at de lokale borgerforeninger eller andre sørger for en velkomst til alle nye tilflyttere? Fx i form af et besøg, hvor en gave bestående af præsentation af øens foreninger, servicefunktioner mv. blev overbragt? Hvor man diskuterede interesser, så man kunne knytte kontakt til de rette foreninger på øerne? Hvor man fulgte op efter et halvt eller et helt år med et nyt besøg?

Muligvis er disse ideer for omfattende og firkantede, men det må være oplagt at overveje, om der er veje til at sikre bedre integration af nye borgere. I nogle af kommunerne inviteres alle nye borgere til at besøge rådhuset – det kunne være en ide at indføre alle steder.

Styrkelse af det lokale kulturliv

Der er, som beskrevet i afsnit 2.3.1, underskud af de unge mennesker på øerne. For at fastholde de, som er der, og for at tiltrække nye, er det vigtigt, at man satser målrettet på at give tilbud til unge, i form af fx koncerter, ungdomsklubber mv. Også de lidt ældre har imidlertid brug for ny inspiration. Kan man arbejde mere for at få turnerende teatre til at besøge øerne? Kan man lave sær-sejladser, så det er muligt at nå i teateret eller til koncert på fastlandet?

Her spiller de lokale skoler en vis rolle, idet der her er en koncentration af unge mennesker, som bidrager til kulturlivet.

3.5.4 **Lokal erhvervsstøtte**

Også de lokale kan være med til at skabe gode muligheder for erhvervslivet. Nedenfor findes en række tiltag, som det kan være givtigt at arbejde videre på. Målet er at styrke erhvervslivet og på den måde sikre arbejdspladser (jf. vision 1).

Flyvepladser

På alle tre øer findes flyvepladser – af forskellig kvalitet. Det er vigtigt for nogle virksomheder, at det er muligt at komme hurtigt til og fra øerne. Der må derfor fortsat arbejdes på at sikre flyvepladsernes beståen, og evt. at forbedre dem. De anvendes også i nogen grad til turister – og naturligvis til lokale beboere. At Samsøs og Ærø's flyvepladser ikke er mere udbyggede, end tilfældet er, skyldes miljøhensyn.

Iværksætterhus

Da arbejdsmarkedet på øerne er forholdsvis begrænset, betyder det, at flere – hvis de ønsker at bo på øerne – må kaste sig ud i at være iværksættere. Det betyder, at iværksættere på de tre øer i nogen grad adskiller sig fra iværksættere i resten af Danmark, hvor der er bedre muligheder for at få ansættelse. Det betyder samtidigt, at der kan være andre – og flere – behov for støtte. Det kan være i form af bistand til regnskaber, eller adgang til computerfaciliteter, adgang til billige lejede lokaler eller støtte i det hele taget omkring opbygning af firmaet. Man kunne forestille sig oprettelsen af et såkaldt iværksætterhus, hvor nye virksomheder kan leje billige lokaler inklusive computere med onlineforbindelse, og hvor der er tæt kontakt med de lokale erhvervskontorer.

Støtte til lokale netværk

På Samsø har man på Erhvervskontoret arrangeret kurser for ledere i både offentlige og private virksomheder. Det har vist sig at være værdifuldt med denne dannelse af lokale netværk. Ideen kunne måske anvendes også på Læsø og Ærø?

Finde og støtte styrkepositioner (produktudvikling)

Som tidligere beskrevet er det vigtigt, at der satses på de rette produktioner på øerne. I afsnit 3.4.2 er beskrevet, hvorledes øerne kan indgå i et samarbejde om markedsføring af nicheprodukter. I den forbindelse er det vigtigt, at man på den enkelte ø støtter de lokale producenter i forbindelse med produktudvikling. Dette foregår allerede via de lokale erhvervscentre og kan udmærket videreføres i det regi.

Sikre uddannelse af lærlinge

For at sikre kontinuiteten inden for blandt andet fiskeri på Læsø og gartneri på Samsø er det afgørende, at der uddannes lærlinge, der kan videreføre erhvervene. Dette kan fx sikres gennem initiativet beskrevet i afsnit 3.3.2 om oprettelse af uddannelsesmuligheder, der knyttes til de respektive erhverv. Men herudover er det vigtigt, at de lokale erhvervskontorer aktivt er med til at bearbejde det lokale erhvervsliv, så det sikres, at der uddannes lærlinge. Det anbefales derfor, at der igangsættes analyser af muligheder og behov for at påvirke erhvervslivet.

Støtte ved generationsskifte

Som tidligere beskrevet imødeses problemer ved generationsskifte, både inden for landbrug, fiskeri og andre erhverv på øerne. Problemstillingen er berørt i afsnit 3.2.2 om sikring af investeringsmidler. Som nærmere beskrevet i analysen i afsnit 4.5 er det dog ikke ligetil at støtte ved generationsskifte, men det anbefales, at staten drager omsorg herfor. Også her er det imidlertid vigtigt med en lokal indsats. De lokale erhvervskontorer må aktivt bidrage med vejledning og støtte for at gøre overgangene lettest mulige.

Etablering af biogasanlæg

»Harmonikravet« er det maleriske navn for noget knap så idyllisk: nemlig det, at en landmand for at kunne have svin må have en vis mængde jord for at sikre, at gyllen kan fordeles. Ved etablering af et biogasanlæg er der dog mulighed for at nedsætte kravet om jord. Dette kan derfor være relevant på øerne. Et sådant projekt vil desuden give beskæftigelse på øerne. Det anbefales derfor, at der lokalt arbejdes videre med at undersøge mulighederne for at etablere biogasanlæg.

4 Analyser

4.1 En ny transportmodel

Færgetransporten til de danske øer fungerer som en bro til fastlandet. Færgetrafikken er således af afgørende betydning for øernes eksistens. Hovedparten af disse færgeforbindelser kan ikke drives kommercielt, da populationen på øerne ikke er stor nok til at kunne danne grundlag for kommerciel drift. Forbindelse til disse øer defineres således som samfundsbegrundede ruter, hvilket indebærer, at samfundet i form af tilskud opretholder en given frekvens for de brugere, som er afhængig af færgetransporten. Prisen for færgetransport er dog på trods af støtten mange gange højere end prisen på transport på landevej, og der er således ikke tvivl om, at der er en egentlig prisbarriere mellem de danske øer og fastlandet i forhold til andre dele af kongeriget.

4.1.1 Interessenter

EU-lovgivningen specificerer, at færgeruter, som drives af selskaber (også offentligt ejede selskaber) med tilskud eller med koncession, skal bringes i EU-udbud. I forbindelse med et sådant udbud er der tre grupper af interessenter involveret, nemlig udbyder (tilskudsgivende), operatør og bruger. Et samarbejde mellem udbyder og brugergruppe er ønskelig, hvorimod operatør skal operere uafhængigt af de to førstnævnte grupper.

Udbyder

Udbyder er defineret ved den enhed, som er ansvarlig for at opretholde en serviceydelse. Færgedrift til de danske øer er for langt de flestes vedkom-

mende underskudsgivende, og sejladsen opretholdes af samfundsbegrundede årsager, og der ydes således tilskud til opretholdelse af sejladsen. Såfremt udbyder ikke selv ønsker at udføre ydelsen, kan udbyder efter gennemført udbud overdrage driften af ruten til en operatør.

Udbyder bliver i denne sammenhæng den enhed (fx en kommune eller et amt), som er ansvarlig for opretholdelsen af den samfundsbegrundede færgerute.

Operatør

Operatøren er den part, der forestår selve driften af ruterne. I det omfang, ruterne har været udbudt, vil operatøren være underlagt nogle retningslinjer, som er beskrevet i udbudsmaterialet, samt den kontrakt, som er indgået mellem operatøren og udbyder. I en række tilfælde har den bydende operatør været et selskab helt eller delvist ejet af udbyder.

Bruger

Brugerne af en færgeforbindelse får som regel deres interesser dækket af udbyder. Det er udbyder, som definerer og forhandler brugernes krav over for operatøren. Brugerne i forbindelse med færgetransport kan opdeles i en række brugersegmenter. De forskellige brugersegmenter har forskellige behov og krav i forbindelse med færgetransport. Brugersegmenterne kan opdeles i følgende hovedgrupper:

1. Pendlere
2. Fastboende (privatrejsende)
3. Turister
4. Erhvervsrejsende (ikke fragt)
5. Fragt

I nedenstående tabel 4.1 er vigtigheden af pris, frekvens, regularitet, transporttid, ruteføring og kapacitet skitseret for hvert af segmenterne.

Tabel 4.1 Karakteristika for forskellige segmenter

	Pendlere	Fastboende (privatrejse)	Turister	Erhvervs-passagerer	Fragt
Pris	3	3	2-3	1	2-3
Frekvens	3	1	2	3	3
Regularitet	3	2	1	3	3
Transporttid	3	1	1	2	3
Ruteføring ¹	3	2	1	1	1
Kapacitet	3	1	2	3	3

Bem.: 1: Lav betydning, 2: Mindre betydning og 3: Stor betydning.

1 Med ruteføring menes i denne sammenhæng, i hvilket omfang der er gode forbindelser til de større byer.

Ovenstående tabel giver et billede af, hvilke faktorer der er afgørende for de forskellige segmenter. Tabellen er udelukkende baseret på erfaringer. I forbindelse med en væsentlig ændring i færgestrukturen herunder priser, ruteføring og evt. færgekøntcept bør en sådan analyse udarbejdes mere grundigt. Segmentanalysen vil give et vigtigt input til den efterfølgende undersøgelse af priselasticitet dvs., hvordan en prisnedsættelse påvirker behovet for færgetransport. Jo flere prisfølsomme segmenter jo større priselasticitet. Priselasticiteten for de enkelte segmenter samt segmenternes efterspørgsel bliver hovedparametre for, hvordan fremtidens fergesystem skal se ud. Brugernes interesser for øtransport varetages typisk af økommunernes kommunalbestyrelser.

4.1.2 Udbudsregler

Som nævnt tidligere gives der af samfundsbegrundede årsager tilskud til drift af besejling af de danske øer. Et sådan tilskud gives både af hensyn til at sikre en beboelse af øerne, men også for at kunne yde en transport-service til en rimelig pris for beboere og gæster.

EU-lovgivning

Som følge af dette har EU oprettet regler, som på den ene hånd skal sikre transportydelse med tilstrækkelig kapacitet og hyppighed til rimelige priser for befolkningen, og på den anden hånd sikre, at operatøren af servicen er i stand til at drive denne uden økonomiske tab.

I henhold til EU-Traktaten (art. 86,2) kan en medlemsstat sikre, at en serviceleverandør opererer på principper og under konditioner, som gør det muligt for dem at fuldføre deres opgave. I henhold til dette er det i overensstemmelse med principperne i traktaten at bevillige økonomisk hjælp til en rute af almen økonomisk interesse, hvis det er nødvendigt for at opfylde rutens offentlige forpligtelse.

Grundet statsstøtte-elementet er der visse restriktioner, herunder krav om udbud af opgaven og retningslinjer for længden af de kontrakter, der indgås med operatører. I forhold til varighed af offentlige servicekontrakter bør disse være begrænset til en rimelig og ikke for lang periode (normalt 5 år), da kontrakter af betydeligt længere varighed kan medføre fare for etablering af et (privat) monopol. Efter udløb af kontraktperioden skal sådanne kontrakter være genstand for ny udbudsrunde i overensstemmelse med den beskrevne procedure.

EU-politiske fremtidsudsigter

Udkast til retningslinjerne i relation til offentlige serviceforpligtigelser, blev blandt andre emner diskuteret af EU-Kommissionen og medlemsstaterne den 4. juni 2003. Her blev fremlagt bagatelgrænserne, under hvilke støtte ikke bliver betragtet som statsstøtte. Det skal her understreges, at der er tale om et udkast, som er udarbejdet af Kommissionens tjenestegren for transport, og som endnu ikke er godkendt internt i Kommissionen.

Tærsklen for, at trafikvolumenen til en ø ikke anses for at påvirke konkurrencen mellem medlemsstaterne, er 100.000 passagerer pr. år. Der er ikke foreslået nogen bestemt tærskel med hensyn til godstransport.

I forhold til en finansiel tærskel over, hvilke erhverv der kan forventes ikke at påvirke samhandlen er der fastsat en tærskel på kr. 1.000.000 EUR i tilskud pr. år. Dette gælder bl.a. for offentlige servicekontrakter for søtransport til/fra/mellem øer.³

Det skal her nævnes, at i forhold til antal passagerer og tærskelværdierne på tilskud er der tale om et enten eller, hvilket vil sige at en overfart, som modtager over 1.000.000 EUR i tilskud, men fragter mindre end 100.000 passagerer, ikke skal i udbud.

Sluttelig kan kontraktperioden for offentlige servicekontrakter udvides fra fem til seks år.

Samtidig skal det også nævnes, at disse regler ikke er endegyldige, men nogle overvejelser om, hvordan det måske bliver i fremtiden.

Dansk lovgivning

Udbudsreglerne i Danmark følger stort set de regler, der gælder i EU og er nærmere beskrevet i Lov om færgefart (se nedenfor under afsnit 4.1.4).

I lovens § 4 fremgår det, at aftaler, hvor der ydes andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute, som hovedregel kun kan indgås efter forudgående udbud.

De færgeaktiviteter, som varetages af den pågældende offentlige myndighed selv, uden at der ydes betaling fra andre myndigheder og uden brug af fremmede operatører, skal ikke udbydes, ej heller selvom driften på de ønskede vilkår ikke kan finansieres alene over taksterne. Hvor der for en offentlig myndigheds, fx et kommunalt fællesskabs drift af en færgerute, fra andre offentlige myndigheders side, fx de kommuner, der ikke deltager i det kommunale fællesskab, ydes betaling for driften, skal der foretages udbud af aftalen om betaling. Det samme gælder i tilfælde, hvor der ydes statslige tilskud til (amts)kommuners varetagelse af en færgerutes drift, uanset at (amts)kommunen selv skal forestå driften. Det skal her nævnes, at EU-Kommissionen har indledt en traktatkrænkelssag mod Danmark, idet det er Kommissionens opfattelse, at også færgeruter, der udføres af offentlige myndigheder »in-house«, skal i udbud efter EU-retten.

På baggrund af de EU-politiske fremtidsudsigter må det forventes, at der kommer en lovændring på området med indførelse af bagatelgrænse samt kontraktperiode.

4.1.3 Strukturen i færgedriften til øer i Danmark og andre lande

Måden, hvorpå færgedriften er struktureret, varierer fra land til land. Selv i de skandinaviske lande er der stor forskel på den struktur, som er valgt. Nedenfor er skitseret principperne i den måde, strukturen er i henholdsvis Danmark, Sverige, Norge og Skotland.

Danmark

Færgetransporten til de danske øer har ikke nogen ensrettet struktur. På

udbydersiden er det et meget blandet billede, idet der ud over kommunerne og amter også er ruter, som udbydes af Trafikministeriet⁴ (ved Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger) og Sund & Bælt⁵. Men det normale er, at det er kommunerne eller amtet eller disse i forening, der er ansvarlige for at udbyde ruterne.

Hvad angår ejerskabet af færgerne, er der ligeledes ingen fast praksis. Nogle steder ejes færgerne af operatørerne, mens de andre steder ejes af kommunen, og igen andre steder i selskaber ejet af kommunen eller amtet eller finansieringsinstitutter ejet af samme.⁶

I Danmark varetages driften af ruterne som hovedregel af udbyder selv eller af små rederier, som kun opererer én rute. Langt hovedparten af øruterne har været bragt i udbud, men på trods af gennemførte udbud er der stort set ikke sket skift af operatørerne. Der har simpelthen ikke været rederier nok med den nødvendige tonnage eller ønske om at indgå i mindre enkeltstående kontrakter til at skabe en egentlig konkurrencesituation. Alle ruter drives således stadig af »lokale« selskaber, hvor rollen som udbyder, bruger og operatør nødvendigvis er blandet sammen, og samarbejde ud over lokalområde hører til sjældenhederne.

I modsætning til vore skandinaviske nabolande, hvor stordriften har vundet indpas som led i en overordnet trafikplanlægning, drives ruterne i Danmark af separate selskaber, som ikke har nogen form for overordnet samarbejde eller deling af viden hverken i forhold til drift, vedligehold eller bygning af skibe. Ud over at der er tale om separate selskaber, er der ingen ens struktur i forbindelse med udbud af driften for færgeselskaberne.

En nærmere gennemgang af færgeselskaberne for de tre økommuner Ærø Samsø og Læsø ser således ud:

Ærø:⁷

Udbyder:	Det Ærøske Trafikselskab I/S (ejet af Marstal og Ærøskøbing Kommuner)
Ejer af færgerne:	»Marstal« og »Ærøskøbing«: Kommune Leasing »Søby Færgen«: Det Ærøske Trafikselskab I/S
Operatør:	Ærøfærgerne A/S, som ejes af Marstal og Ærøskøbing Kommuner (50% til hver).

Samsø: Samsø Linien A/S (alle aktier ejes af Samsø Fonden, stiftet af Århus Amt som også administrerer koncessionen for færgetrafik mellem Samsø og Jylland). Amtsborgmesteren for Århus Amt er formand for Fonden.

Ejer af færgerne: Samsø Linien A/S.

Operatør: Samsø Linien A/S.

Udbyder af ruten Kolby Kås-Kalundborg: Trafikministeriet.

Udbyder af ruten Sælvig-Hou: Århus Amt.

Læsø: Færgeselskabet Læsø I/S (Læsø Kommune og Nordjyllands Amt 50%/50%)

Operatør: Færgeselskabet Læsø I/S.

Ejer af færgerne: »Ane Læsø« ejes af Færgeselskabet Læsø I/S
»Margrethe Læsø« ejes af Kommune Leasing

Ruten har ikke været i udbud, idet man fastholder, at ruten drives direkte af det offentlige.

Sverige

I Sverige betragter man færgeoverfarterne som en del af vejnettet, hvorfor det stort set alle steder er gratis at benytte færgerne. Det er her Vejdirektoratet, som har det overordnede ansvar, men man har overladt driften til et centralt selskab. Driften af ruterne bliver ikke bragt i udbud. Dette er begrundet i, at der dels er tale om et statsselskab, dels at ruterne betragtes som en del af vejnettet.

Færgerne, inklusive landanlæg, bestående af færgeløjer og opmarchpladser, bygges og drives af et statsejet selskab, som er en separat resultatenhed under Vägverket. Selskabet driver i dag 36 ruter med i alt 59 færger, hvor den mindste kan overføre én bil og de største 80 biler og 400 passagerer. Rederiet overfører ca. 11 mio. biler og 25 mio. passagerer om året.

Den struktur, hvori færgerne drives i Sverige, er relativ ny. Før 1996 opererede Vegverkets færgeselskab kun et halvt dusin færger. Østsvrige havde sit eget rederi, i vest havde man en anden model, og i nord var der næste lige så mange organisations modeller, som der er län (amt). Et par af Færgerederierne før 1996 drev mere end 10 ruter og havde således også

dengang visse stordriftsfordele. Den svenske model før 1996 var meget lig den model, vi stadig har i Danmark.

Efter 1996 og frem til i år blev selskabet drevet fra tre regionskontorer – nord, øst og vest. Efter den 1. januar 2003 blev de tre regionskontorer samlet til et kontor, hvor den operative drift af færgerne nu er delt i to afdelinger, en for linestyrede færger (kabelfærger) og en for fritsejlende færger. Færgerederiets rederikontor er placeret i Vaxholm, hvor alle væsentlige administrative funktioner er samlet. Rederiet driver færgeruterne på opdrag af Vägverkets regioner og en enkelt på opdrag af en kommune. Totalt er der i dag 430 personer ansat i færgerederiet. I sommerperioden udvides det sejlende personale. Selv om det er nationale ruter, er alle ruter ISM-certificeret.

I forhold til standardisering af færgetyper og færgelejer var man i Sverige begyndt at arbejde med dette allerede inden 1996. Dette både for at færgerne kunne afløse hinanden, men også for at udvikle en færgetype, som er billig og effektiv i anskaffelse og drift. Dette arbejde blev intensiveret efter 1996 og vil yderligere blive intensiveret efter den seneste rationalisering af driften, hvor de tre regionskontorer samlet til et kontor.

Norge

I Norge styres den væsentligste del af færgetrafikken (Riksvegnettets færger) af Statens Vegvesens færgekantor, som har hovedkontor i Oslo. 3 af regionerne i Norge har et regionalt kontor under hovedkontoret, hvoraf det største er kontoret i Molde. Riksvegnettets færger omfatter ca. 150 færger. Færgeruterne drives af private eller offentligt ejede færgeselskaber. Færgelejerne og landanlæg i det hele taget bygges og vedligeholdes af Vegvesenets kontor. Næsten alle ruter drives med tilskud.

I Norge startede man allerede tidligt med at standardisere færgerne og især færgelejerne, hvor man siden 1960 har haft en standard på færgelejerne, som er udviklet gennem årene. De har en meget udbygget og forfinet standardisering, som har betydet meget lave anlægs- og vedligeholdelsesudgifter. Den store standardisering har bevirket, man kun har tre til fire størrelser på færgelejerne og dermed stor fleksibilitet, hvor færgerne kan afløse hinanden på ruterne.

Med hensyn til færger arbejdes der ud fra standardkoncepter, hvor langt hovedparten er dobbeltendede færger. Generelt siger man, at overfarter op til 2 timer skal besejles af dobbeltendede færger. Standarderne er udarbejdet under Vejdirektoratets ledelse i deres centrale færgekantor, men bygges og ejes af de selvstændige driftsselskaber.

Norge har dermed en organisation, som har ekspertisen til at udvikle færgevirksomheden. Bl.a. tog Vejdirektoratet i 1995 initiativ til at få udarbejdet en rapport over færgeflådens fornyelsesbehov. Hensigten med arbejdet har været at vurdere færgeflådens nybygningsplaner set i forhold til en angivet levetid, som i dag er stipuleret til 30 år. Ud fra en vurdering af færgernes alderssammensætning, omkostningsniveau og tilgængelighed giver rapporten anbefalinger med hensyn til udskiftningstakt/opgradering af flåden, samt behov og muligheder for besparelser gennem optimering af reparation og vedligeholdelse. Arbejdet er en integreret del af den norske vejpolitikplan.

Hver færge er analyseret i forhold til omkostningsniveauet, bl.a. hvad angår omkostninger pr. PBE (personbilsenhed). Der er således foretaget en form for bench-marking, som danner grundlag for, hvilken type færger der skal bygges i fremtiden, og i hvilket omfang det vil være driftsøkonomisk rentabelt at udskifte eller ombygge eksisterende færger. På denne måde skabes et overblik over det samlede behov for tonnage nationalt set, hvilket dels giver en god langsigtet mulighed for at levere den servicemæssigt bedste og driftsøkonomisk mest optimale levering af færgetransport til øerne.

En sådan undersøgelse vil i Danmark, som det har været i Norge, være et godt udgangspunkt for udarbejdelse af en trafikpolitik til betjening af de danske øsamfund, ligesom det vil være et godt afsæt til en koordineret indsats herunder central ejerskab af tonnagen.

Færgeselskaberne har en kontrakt med Vegvesenet. Tidligere var det en kontrakt, som årligt blev forhandlet med Vegvesenet, og det var de samme selskaber, som gennem en årrække drev ruterne. Man har for nogle år tilbage besluttet at udbyde ruterne, og senest er det også indikeret, at EU's regler skal følges. Der er endnu ikke fastlagt klare regler for, hvordan det skal gennemføres i praksis, men op til nu har de foretaget udbud på syv ruter, og i flere tilfælde er det et andet selskab, som har vundet ruten, end

det, som hidtil besejlede ruten. Man har som regel udbudt for en 7-årig periode. Det er en kort tid, hvis det indebærer nye færger. Det anses dog ikke for et stort problem, for på grund af de standardiserede færgelejer kan et selskab, som taber et udbud, tilbyde sin færge til de næste ruter, som bliver udbudt.

Skotland⁸

Caledonian MacBrayne (CalMac) er det skotske statsejede færgeselskab (100%) organiseret i et Ltd.-selskab med en kommerciel bestyrelse og ledelse. De har 25 færger, større og mindre (maksimal dybgang 3,2 meter) som servicerer de forskellige ruter til øer og over lange fjorde i Skotland. Bortset fra en enkelt rute (hvor der er konkurrence fra et privat færge selskab) udbydes resten én block, dvs. CalMac byder på stort set alle ruter hver femte år. Man har fået tilladelse til at få alt udbudt på en gang fra EU efter lange forhandlinger på følgende betingelser:

- CalMac må gerne byde som 100% ejet statsselskab.
- Der er lavet aftale om, at de engelske regler om lov om virksomhedsoverdragelse (man skal overtage alle ansatte også de sejlende) også gælder for udbud af de skotske ruter.
- Tilbudsperiode er 5 år, hvilket der dog arbejdes på at få ændret til 6 år.
- Staten forpligter sig inden for en kortere periode til at opsplitte selskabet i et operationsselskab og en anlægsenhed, som ejer og B/C chartrer færger og lejer ud til det vindende operationsselskab. Anlægsenheden er direkte ejet af staten og skal ikke i udbud. Anlægsenheden forpligtes herefter til at anskaffe ny tonnage og sørge for vedligehold og modernisering af lejer.

Argumentet fra CalMac, som blev accepteret af EU, om at få lov til at byde på alle ruter på en gang var, at man kunne få bedre »economy of scale« med 25 færger frem for en hel række enkeltruter med egne organisationer med heraf følgende billigere færgepriser.

Det er staten, som udbyder og betaler tilskud, og som fremover skal definere udbud og stå for ejerrollen af færgemateriellet. Dette kan sammenlignes med den måde, Banestyrelsen herhjemme er organiseret på i forhold til DSB og andre togoperatører.

4.1.4 Tilskudsordninger til driften af øruterne

Som nævnt ovenfor gives der af samfundsbegrundede årsager tilskud til drift af besejling af de danske øer. Dette både af hensyn til at sikre en beboelse af øerne, men også for at kunne yde en transportservice til en rimelig pris for beboere og gæster.

De love, som er relevante i forhold til støtte på trafikområdet til de mindre øer er:

- Lov om færgefart
- Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner
- Lov om trafikstøtte til de mindre øer
- Lov om Bornholmstrafikken.

Lov om færgefart

Formålet med lov om færgefart er »at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter«. I henhold til denne lovs § 2 kan »staten, amtskommuner og kommuner drive færgeruter med henblik på opfyldelse af lovens formål«. Jf. § 2, stk. 2 kan »staten, vedkommende amtsråd og kommunalbestyrelse indgå aftale om at yde andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute«.

I lovens § 4 fremgår det, at aftaler, hvor der ydes andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute, som hovedregel kun kan indgås efter forudgående udbud. Det er i henhold til denne lov, de mange udbud på de små danske ruter blev gennemført i 2000.

Lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner⁹

Denne lov indeholder regler om bl.a. statstilskud til kommuner og amtskommuner.¹⁰

I forhold til nærværende notat er den væsentligste bestemmelse i denne lov § 22, som har følgende ordlyd:

Indenrigsministeren yder et årligt tilskud til kommuner på øer uden fast forbindelse, der består af en eller to kommuner. Der yders dog ikke tilskud til Fanø Kommune. Tilskuddet for år 2000 udgør 35,5 mio.kr. Tilskuddet reguleres fra og med tilskudsåret 2001 én gang årligt med satsregule-

ringsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent. For de kommuner, som modtager tilskud, fordeles tilskuddet til kommunerne efter indbyggertal og sejltid samt med et grundtilskud på 3 mio.kr. pr. ø.

Ruterne til Læsø, Samsø og Ærø er omfattet af denne lov, som har henblik på at lette besejlingsforholdene til øerne. Disse ruter er ikke omfattet af Lov om trafikstøtte (se nedenfor). Ærø, Læsø og Samsø skal tilsammen have modtaget 38,8 mio.kr. i 2003. Som angivet i formuleringen modtager hver ø i basistilskud 3 mio.kr., hvorimod resten, som udgør næsten 30 mio.kr. fordeles efter antallet af fastboende på øen samt varigheden af transporttiden (sejltiden). Disse tilskud forvaltes af kommunerne. Ved en lovændring i 1999 blev der tale om et generelt tilskud frem for et tilskud, der til en vis grad var øremærket. Det indebærer, at der ikke længere i loven fastsættes betingelser for kommunernes anvendelse af midlerne. Tilskuddet blev med denne ændring samtidig forøget primært begrundet i, at der i de seneste år var foretaget betydelige investeringer i nye færger til betjeningen af Læsø og Ærø, som vil medføre en betydelig belastning af kommunernes økonomi på disse øer.¹¹

Lov om trafikstøtte til de mindre øer¹²

Lov om trafikstøtte til de mindre øer har til formål at sikre levevilkårene for beboerne i de små øsamfund. Til opfyldelse af dette formål yder indenrigsministeren tilskud til de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende, til amtskommunernes og kommunernes betaling i henhold til lov om færgefart for varetagelsen af samfundets interesser i driften af de færgeruter, der er omfattet af loven. Indenrigsministeren yder endvidere tilskud til investeringer i færger og færgelejer.¹³

Jf. lovens § 2 fastsættes bevillingen til statens tilskud på de årlige bevillingslove. Loven omfatter forbindelserne til de 27 øer, som hidtil har været omfattet af loven. De 27 øer er beliggende i 20 forskellige kommuner og betjenes af 24 færgeruter. Støtte er opdelt i drifts- og ydelsesstøtte.

Driftsstøtte

Ydelse af tilskud til opretholdelse af færgeruter omfattet af lov om trafikstøtte bygger på princippet om, at det offentlige støttebeløb finansieres med

en tredjedel af henholdsvis stat, amtskommune og kommune. Amtskommunens driftstilskud og summen af de kommunale driftstilskud skal inden for den pågældende amtskommune hver især være mindst af samme størrelse som det statslige driftstilskud. Såfremt der i et regnskabsår er opnået besparelser i driften, kan Indenrigs- og Sundhedsministeriet dog fravige tredjedelingsprincippet således, at amtskommune og/eller kommune fritages for at yde samme tilskud som staten. Det skal nævnes, at der har været tale om forholdsvis få dispensationstilfælde.¹⁴

Jf. lovens § 3, stk. 3 fordeles amtskommunens og kommunernes tilskud efter tredjedelingsprincippet, medmindre amtskommunen og kommunerne er enige om en anden fordeling.

Ydelsesstøtte (§ 4-støtten)

I § 4 i Lov om trafikstøtte gives der mulighed for, at kommuner og amtskommuner, der har optaget lån til investeringer i færger og færgelejer, som ejes af kommunen eller amtskommunen med henblik på drift af en færgerute omfattet af loven, modtager tilskud til betaling af ydelsen på lånene. Bestemmelsen medfører, at stat, amtskommune og kommune bidrager med hver en tredjedel af ydelsen på lån til færgeinvesteringer, herunder investeringer i færgelejer. Der kan være tale om både nybygninger og ombygninger.

Drifts- og ydelsesstøtte udgjorde i 2002 tilsammen kr. 86,5 mio. fordelt på 24 færgeruter.

Øvrige samfundsbegrundede overfarter

De ovenfor nævnte tilskud gives fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Hertil kommer, at Trafikministeriet yderligere bidrager med 28,5 mio.kr. til støtte til Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg. Endelig yder Storebæltsforbindelse et årligt tilskud til drift af Spodsbjerg-Tårs svarende til 1,5 mio.kr.

Lov om Bornholmstrafikken¹⁵

I henhold til Lov om Bornholmstrafikken bemyndiges ministeren for offentlige arbejder (nu trafikministeren) til at oprette en statsvirksomhed,

hvis formål skal være at drive trafik med passagerer, post og gods til og fra Bornholm.

Da trafikbetjeningen ved nærværende lov udføres som en virksomhed direkte under Trafikministeriet, indgår der ingen bestemmelse i Lov om Bornholmstrafikken, som regulerer tilskud. Tilskud til trafikbetjeningen af Bornholm indgår direkte på Finansloven med et beløb, som svinger fra 80 til 130 mio.kr. pr. år. Bornholmstrafikken er i skrivende stund bragt i udbud.

4.1.5 Færgetrafikkens økonomi ved indførelse af amtsvejsprincippet

Trafikindtægterne består af henholdsvis billetindtægter og tilskud. Tilskuddene gives fra forskellige »kasser« jf. tabel 4.2. Det er ikke muligt af samtlige selskabers regnskaber at se, hvor stor en andel af de samlede indtægterne som stammer fra trafikindtægter, og hvor stor en andel der stammer fra tilskud. Det har dog været muligt at få informationer om, hvilke tilskud der gives direkte fra stat, kommune og amt til den enkelte færgerute. Dette fremgår for de tre færgeruter af nedenstående tabel. Det skal dog nævnes, at det i de efterfølgende beregninger ikke har direkte indflydelse, om trafikindtægterne stammer fra tilskud eller fra trafikindtægter, hvorfor der kun vil blive skelnet i mellem »indtægstyperne«, hvis det nævnes specifikt.

Tallene i tabel 4.2 er angivet for 2001.¹⁶

Tabel 4.2 Tilskud til de tre færgeselskaber

År 2001	Færgeselskabet Læsø I/S	Samsø Linien A/S	DÆF I/S
Tilskud Kommune	5,583 mio.kr.	11,426 mio.kr.	6,600 mio.kr.
Tilskud Amt	6,800 mio.kr.	0 kr.	0,948 mio.kr.
Tilskud Stat	0 kr.	17,310 mio.kr.	0 kr.
I alt	12,383 mio.kr.	28,736 mio.kr.	7,548 mio.kr.

Det skal her nævnes, at for Ærøs vedkommende gives der i forbindelse med, at færgeruten var i udbud i 2001, nu et næsten fast månedligt tilskud. Dette udgør for 2003 kr. 856.000 pr. måned svarende til ca. kr. 10.272.000. Både amtets og kommunernes tilskud indgår heri.

Amtsvejsprincippet¹⁷

Som nævnt i kapitel 3 har der i forbindelse med projektet været gennemført to workshops, som var repræsenteret ved deltagere fra kommunalbestyrelse, økonomiudvalg og erhvervsforeninger for de tre øer. På disse workshops var der bred enighed om, at den optimale løsning for pris på færgetransport var, at det skulle koste det samme at komme over med færgen, som det ville koste at køre en tilsvarende strækning. For en personbil kunne dette således udregnes som strækningens længde gange med statens takster.

Nedenfor angives på de væsentligste trafiktyper, hvilke indtægtsændringer indførelse af Amtsvejsprincippet ville medføre under forudsætning af, at trafikmængderne forbliver de samme. Der tages her således ikke hensyn til priselasticitet, hvorfor nedenstående tabel er udtryk for »worst case«, hvad angår indtægtsgrundlaget på trafik. Der er i tallene ikke taget højde for øpriser.

Beregningerne er lavet ud fra følgende forudsætninger:

- I hver personbil er der 1 passager. Pr. ekstra passager i bilen betales for »passagerpris«
- Der betales for en person pr. bil inkl. fører. Der betales 2,90 kr. pr. kørt km
- Campingvogne anskues som biler
- For bussen betales kr. 4,00 pr. km
- I busserne er der gennemsnitlig 25 personer inkl. fører. Disse betaler 15 kr. pr. kørt 10 km
- Passagerer til fods betaler 15 kr. pr. 10 km
- I lastbilerne befinder der sig 1 chauffør
- Takst lastbil solo er kr. 4,00 pr. kørt km. Med træk 6,00, sættevogn 6,00 uden chauffør.

Ærø

For Ærø er der på indtægtssiden anvendt den i regnskabet for 2002 angivne nettoomsætning på kr. 34.464.125. Dette beløb er inkl. tilskud. Dette giver et overskud for året på kr. 465.550. Dette overskud er fratrukket behovet for yderligere tilskud ved indførelse af amtsvejsprincippet. I forhold til tilskud er der anvendt tallet for 2001, da tilskudsåret 2002 var en periode

med en sammenblanding af tilskud, da driften af overfarten overgik til kontrakt jf. udbud midt i året. Til sammenligning gives der i 2003 fra amt og kommune tilsammen kr. 10.272.000 svarende til kr. 856.000 pr. måned.

Tabel 4.3 Tilskudsbehov ved indførelse af Amtsvejsprincippet, Ærø

Ærøskøbing/Svendborg	Antal	Km	Indtjening	Passagerer pr. køretøj	Passage- rer kørende i alt
Personbiler	62.376	23	4.160.479	1	62.376
Campingvogne	332	23	22.144		
Busser	194	23	185.173	25	4.850
Lastbiler solo	1.812	23	166.704	1	1.812
Lastbiltræk	1.452	23	200.376	1	1.452
Sættevogne	656	23	90.528	1	656
Gående passagerer	191.937	23	6.621.827		
			11.447.231		71.146
				Passagerer i alt	263.083
				Gående passagerer i alt	191.937

Marstal/Rudkøbing	Antal	Km	Indtjening	Passagerer pr. køretøj	Passage- rer kørende i alt
Personbiler	44.803	17	2.208.788	1	44.803
Campingvogne	310	17	15.283		
Busser	160	17	112.880	25	4.000
Lastbiler solo	1.707	17	116.076	1	1.707
Lastbiltræk	1.013	17	1.153.807	1	1.013
Sættevogne	600	17	71.400	1	600
Gående passagerer	133.363	17	3.400.757		
			7.078.990		52.123
				Passagerer i alt	185.486
				Gående passagerer i alt	133.363

Søby/Faaborg	Antal	Km	Indtjening	Passagerer pr. køretøj	Passa- gerer kørende i alt
Personbiler	25.414	18	1.326.611	1	25.414
Campingvogne	177	18	9.239		0
Busser	82	18	61.254	25	2.050
Lastbiler solo	2.208	18	158.976	1	2.208
Lastbiltræk	1.396	18	150.768	1	1.396
Sættevogne	1.992	18	215.136	1	1.992
Gående passagerer	47.894	18	1.293.138		
			3.215.122		33.060
				Passagerer i alt	80.954
				Gående passagerer i alt	47.894

Nuværende indtjening 2002, inkl. tilskud	34.464.124
- Samlede indtjening ved amtsvejsprincippet	21.741.344
- Resultat 2002	465.550
Tilskudsbehov ved amtsvejsprincip	12.257.230
- Tilskud 2001	7.548.000
Forøget tilskudsbehov	4.709.230

Samsø

For Samsø er der på indtægtssiden anvendt den i regnskabet for 2001/2002 angivne nettoomsætning på kr. 87.443.292. Dette beløb er inkl. tilskud. Dette giver et overskud for året på kr. 2.424.530. Dette overskud er fratrukket behovet for yderligere tilskud ved indførelse af amtsvejsprincippet. I forhold til tilskud er anvendt tilskud for 2001 på kr. 11.426.000 fra Samsø Kommune og kr. 17.310.000 fra Staten. Til sammenligning fik Samsø Linien i 2002 9.616.000 kr. fra Samsø Kommune. I 2003 7.983.000 kr. og i 2004 7.700.000 kr.

I overførselstallene er anvendt statistikker fra Samsø Linien. Her er kun angivet et tal for lastbiler. I beregningerne er disse indregnet som solo-lastbiler. Catering indgår i tallene, da disse er en integreret del af regnskabet.

Tabel 4.4 Tilskudsbehov ved indførelse af Amtsvejsprincippet, Samsø

Sælvig/Hou	Antal	Km	Indtjening	Passagerer pr. køretøj	Passa- gerer kørende i alt
Personbiler	93.211	21	5.676.550	1	93.211
Campingvogne	1.007	21	61.326		0
Busser	471	21	410.477	25	11.775
Lastbiler solo	8.898	21	747.432	1	8.898
Gående passagerer	239.000	21	723.894		
			7.619.679		113.884
				Passagerer i alt	352.884
				Gående passagerer i alt	239.000

KolbyKaas/Kalundborg	Antal	Km	Indtjening	Passagerer pr. køretøj	Passa- gerer kørende i alt
Personbiler	39.580	41	4.706.062	1	39.580
Campingvogne	433	41	51.484		0
Busser	132	41	224.598	25	3.300
Lastbiler solo	2.596	41	425.744	1	2.596
Gående passagerer	108.003	41	6.642.185		
			12.050.072		45.476
				Passagerer i alt	153.479
				Gående passagerer i alt	108.003

Nuværende indtjening inkl. tilskud	87.443.292
- samlede indtjening ved amtsvejsprincip	19.669.751
- resultat for 2001/2002	2.424.530
Tilskudsbehov ved amtsvejsprincip	65.349.011
- tilskud 2001	28.736.000
Forøget tilskudsbehov	36.613.011

Læsø

For Læsø er der på indtægtssiden anvendt den i regnskabet for 2002 angivne nettoomsætning omfattende posterne »Passagerer og motorkøretøjer i alt«, »Øvrige indtægter« – drift turistkontor og »Tilskud«. Dette giver et underskud for året på kr. 2.783.144. Dette underskud er lagt til behovet for yderligere tilskud ved indførelse af amtsvejsprincippet. Under posten »tilskud« er anvendt tilskud for 2002 på kr. 5.630.000 fra Læsø Kommune og kr. 6.880.358 fra Nordjyllands Amt.

Tabel 4.5 Tilskudsbehov ved indførelse af Amtsvejsprincippet, Læsø

Læsø-Frederikshavn				Passagerer pr. køretøj	Passa- gerer kørende i alt
	Antal	Km	Indtjening		
Personbiler	53.085	28	4.310.502	1	53.085
Campingvogne	748	28	60.738		0
Busser	232	28	269.584	25	5.800
Lastbiler solo	3.112	28	348.544	1	3.112
Lastbiltræk	793	28	133.224	1	793
Sættevogne	1.791	28	300.888	1	1.791
Gående passagerer	189.706	28	7.967.652		
			13.391.132		64.581
				Passagerer i alt	254.287
				Gående passagerer i alt	189.706
Nuværende indtjening inkl. tilskud			40.233.578		
- samlede indtjening ved amtsvejsprincip			13.391.132		
+ resultat for 2002			2.783.144		
Tilskudsbehov ved amtsvejsprincip			29.625.590		
- tilskud 2001			12.510.358		
Forøget tilskudsbehov			17.115.232		

På de tre øer vil en ændring ved uændret trafiktal medføre »manglende« indtægtsgrundlag fra billetindtægter på:

Læsø: 17.115.232 kr.

Ærø: 4.790.230 kr.

Samsø: 36.613.011 kr.

For Samsøs vedkommende er det store behov for øget tilskud præget af ruten til Sjælland. Denne rute opretholdes i hele vinterhalvåret, hvor der er meget lav belægning samt meget få afgang. En isoleret beregning for Hou-Sælvig forventes at ville give et noget anderledes billede. Det har dog ikke været muligt at opdele tallene for de to ruter.

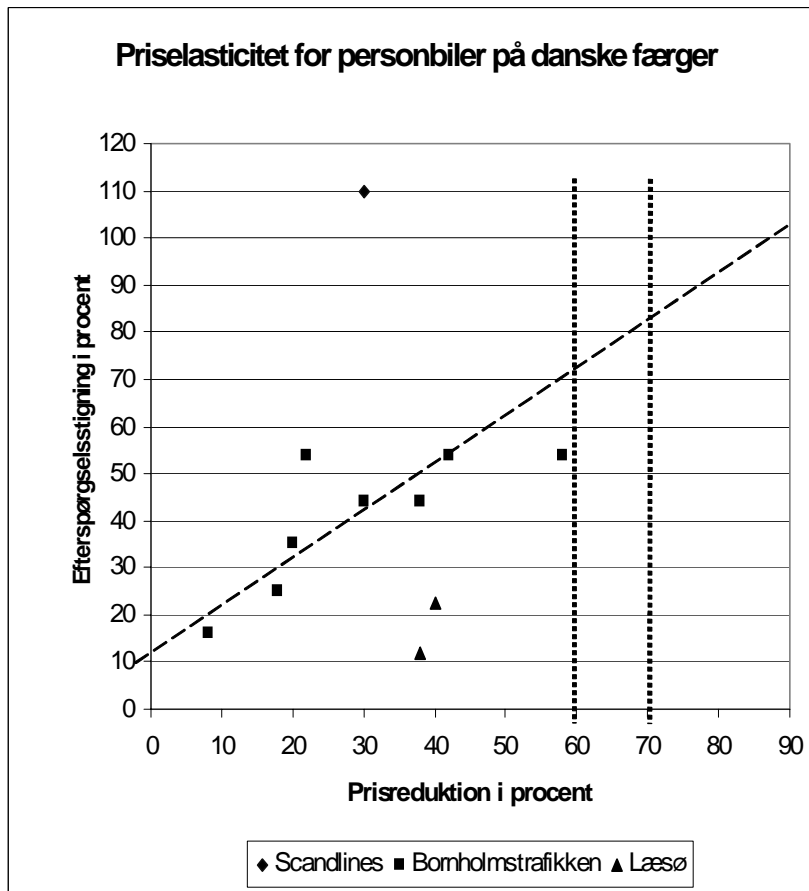
Vurdering af øget trafikmængde ved takstnedsættelse

Med en billetpris for en personbil på mere end tre gange den pris, det koster at køre en tilsvarende distance på en dansk landevej, er der ikke meget tvivl om, at de danske øer isoleres i forhold til andre yderområder i Danmark. Der er i Danmark tradition for høje færgepriser, ligesom det accepteres, at der skal betales broafgifter, hvor der tidligere har sejlet færger. Et af de spørgsmål, der stilles i denne rapport er, hvad det betyder, hvis denne tradition brydes.

Indførsel af amtsvejsprincippet vil skabe ligestilling på dette område og vil nok være den vigtigste parameter, man kan anvende, hvis man vil arbejde for en ændring af udviklingsforholdene på de danske øer.

For at kunne vurdere omkostningerne og konsekvenserne ved en sådan omlægning af prisstrukturen er det imidlertid nødvendigt at se på priselasticiteten for øfærgetransport, dvs. forholdet mellem efterspørgsel og billetpris. Der er ikke mange konkrete eller relevante data på området, men erfaringer fra Scandlines, Bornholmstrafikken, Cat-Link og Læsø kan dog give et fingerpeg.

Figur 4.1 Priselasticiteter for udvalgte ruter



Søjlen med »amtsvejpriser« er beregnet som prisreduktionen ved indførelse af amtsvejpriser set i forhold til de nuværende priser. Prisreduktionen er udelukkende beregnet ud fra prisen for en personbil, jf. tabel 4.6. Af tabelens sidste kolonne fremgår det, at indførelse af amtsvejsprincippet vil medføre prisreduktion på ca. 60-70%. Det skal dog nævnes, at disse tal ikke gælder for fastboende med økort. Priserne for de øboende er ca. 50% af listepriiserne, hvormed de relaterer sig til et andet sted på priselasticitetskurven end fuldt betalende trafikanter. Det forventes dog ikke, at segmentet »fastboende« er helt så prisfølsomt som »udenbys rejsende«. En nærmere analyse bør undersøge dette.

Tabel 4.6 Prisreduktion ved indførelse af amtsvejsprincip

	Nuværende takster	Takster amtsvejsprincip	Reduktion	Reduktion i %
Personbiler inkl. fører				
Ærøskøbing/Svendborg	213,5	66,7	146,8	68,8
Marstal/Rudkøbing	213,5	49,3	164,2	76,9
Søby/Faaborg	213,5	52,2	161,3	75,6
Kolby Kås/Kalundborg	223	118,9	104,1	46,7
Sælvig/Hou	228	60,9	167,1	73,3
Læsø/Frederikshavn	315	81,2	233,8	74,2

Bem.: Taksterne svarer til enkeltbilletter for en personbil inkl. fører med de nuværende priser.

Der er dog en del problemer ved at omsætte erfaringerne omkring priselasticitet i praksis. For det første er der tale om tal, som fremkommer i forbindelse med kapacitetsoptimering. Kapacitetsoptimering medfører, at man skaber/flytter trafik til uudnyttede afgang, dvs. måling af effekten af billigbilletter, hvor der ingen kapacitetsbegrænsning er. For det andet viser spredningen i resultaterne, at effekten er stærkt afhængig af kundesegmentfordelingen. For både Bornholmstrafikken og Scandlines (H-H linien) er halvdelen af alle rejsende ligeglade med prisen i løbet af ugen. I modsætning til dette vil mere end 75% af alle rejsende lade sig påvirke af billiger priser i weekender.

Så når Scandlines i Helsingør i et par efterårsweekender kunne mere end fordoble antallet af overførte biler ved at nedsætte prisen med 30%, så skyldes det, at der var uudnyttet kapacitet på 70%, og at der var en meget stor kundekreds i Helsingborg (de »øltrejsende«), som reagerede på prisreduktionen ved at tage bilen med i stedet for at gå ombord.

For Samsø, Ærø og Læsø må disse forhold undersøges nærmere. For øboerne, som i forvejen har billige billetter, vil der efter al sandsynlighed ikke ske en voldsom stigning i efterspørgslen, hvis amtsvejsprincippet indføres. Der vil dog ske en omlægning fra passagerer til passagerer i bil, i og med forskellen mellem pris for passagerer og passagerer i bil bliver væsentlig reduceret. Det må således også forventes, at der vil ske en øget trafik af indkøbsrejsende. Til gengæld forventes antallet af turister og endagsbesøgende at stige markant, igen med hovedvægt på passagerer i bil og

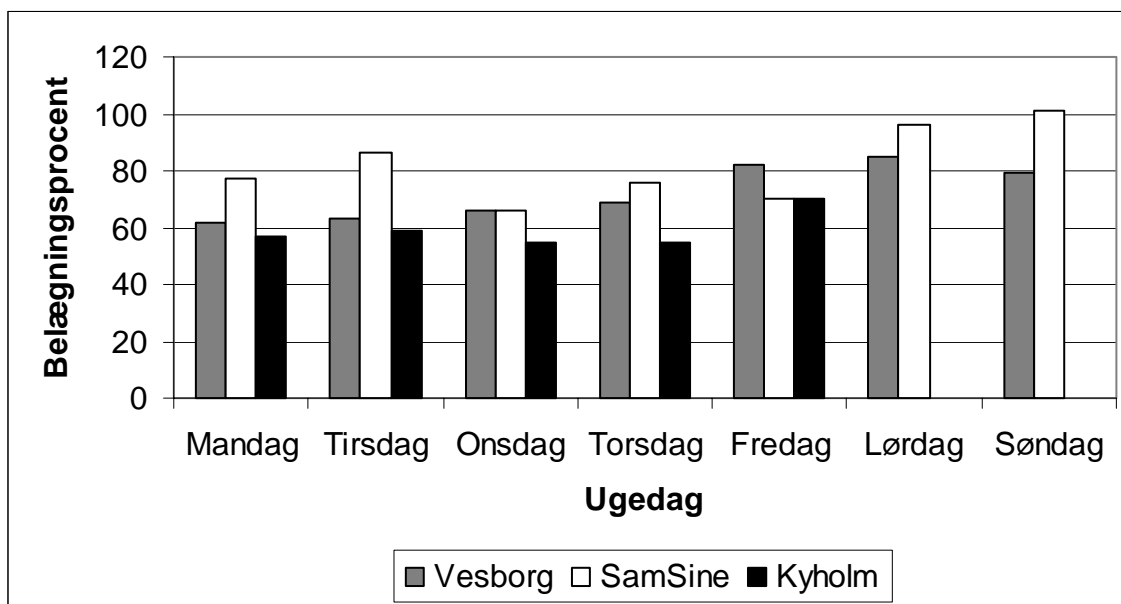
især med vægt på rejser i og omkring weekender og ferier. Der kan meget vel blive tale om en fordobling af behovet i de perioder, hvor færgerederierne i forvejen har mange udsolgte afgange.

Med en fast (lav) pris og ingen adgang til prisdifferentiering vil det umiddelbart skabe problemer med udsolgte afgange fra torsdag til tirsdag, pres på bookingsystemet og behov for »Blue Lane« (fast forhåndsreservation) for øboerne.

Der er ingen tvivl om, at man på kort sigt må se på færgekoncepternes kapacitet for at få dem til at svare til det øgede behov, ligesom der vil være behov for en hurtig vurdering af alternative rutevalg og frekvens (se hertil afsnit »Forudsætninger for besparelser« i afsnit 4.1.7 nedenfor). Nærmere undersøgelser inden for denne problemstilling bør foretages, før konsekvenserne af en så voldsom ændring i prisstrukturen besluttet.

I figur 2.4, 2.7 og 2.14 afsnit 2.2 er vist, hvordan trafikken fordeler sig over årets måneder. Nedenfor i figur 4.2 er vist, hvordan trafikken er fordelt over en uge. Dette giver et »groft« udtryk for, hvornår der vil være størst risiko for at ramme ind i kapacitetsproblemer.

Figur 4.2 Belægningsprocent Hou-Sælvig uge 28, 2002



Af graferne fremgår det, at der er markant forskel på udnyttelse af kapaciteten fra sommer til vinter, hvilket er ens for trafikken til de tre øer. For al-

le ruter gør det sig – ikke overraskende – gældende, at juni, juli og august er de mest travle perioder med juli som den absolut mest kapacitetskrævende måned. Grafen, som viser belægningsprocenten på Hou-Sælvig ruten i uge 28 (sommersæson), viser med stor klarhed, at der er kapacitetsproblemer hele ugen. Vintersæsonen vil nok vise et andet billede, hvilket yderligere indikerer, at kapacitetsproblematikken er et komplekst problem. Fra mandag til torsdag har der her været indsat ekstrarfærge, hvorfor kapaciteten ikke er fuldt udnyttet i ugedagene, hvorimod der har været stort set udsolgt lørdag og søndag.

4.1.6 **Hvad må færgetrafik til øerne koste?**

De danske øfærger er organiseret på baggrund af de lokalt funderede rederier, som har varetaget øforbindelsen i generationer. Rederierne ejes og drives af det offentlige (kommuner eller amt). Efter EU-kravet om udlicitering af koncessioner og offentligt støttede ruter er selskaberne omdannet til selskabsform, som har deltaget i og vundet de gennemførte udbud.

Der har reelt ikke været konkurrence i forbindelse med de afholdte udbud, da der ikke har været et marked for rederier med egnet færgetonnage, og der har derfor ikke været en egentlig efterprøvning af, om omkostningerne ved de eksisterende færgeforbindelser er på det rigtige niveau.

Både Norge, Sverige og Skotland har, som beskrevet, arrangeret sig anderledes med ørederierne organiseret i større driftsenheder. Disse lande har ligeledes foretaget en adskillelse mellem drift og ejerskab af færger og havneanlæg.

En vurdering af omkostningsniveauet for de eksisterende øfærgeruter til Ærø, Samsø og Læsø må tage sit udgangspunkt i de opgaver, rederierne pt. skal løse. Enhver form for sammenligning mellem de enkelte ørederier og evt. andre rederier vil naturligvis blive mødt med indvendinger om, at forudsætningerne er forskellige. Et meningsfyldt svar på, hvad en øfærgeforbindelse må koste, må derfor baseres på en mere overordnet analyse, hvor man til en vis grad ser bort fra lokale særkrav.

En simpel måde at finde et anvendeligt nøgletal på er at tage udgangspunkt i det »arbejde«, hvert rederi udfører, målt som kapacitet gange sejlet distance. De færger, de tre rederier benytter (og de rederier, vi bruger som sammenligningsgrundlag) er heldigvis typemæssigt og størrelsesmæssigt

temmelig ens, sådan at forstå at forhold mellem lastbilsindtag, personbilsindtag og passagerantal ligner hinanden. Vedrørende de rederier, som er anvendt som sammenligningsgrundlag, er de norske meget sammenlignelige, mens de svenske er en lidt anden type og driftsform, men dog anvendelige i forhold til en indikation på omkostningssiden. Også færgefrekvens og døgnfordeling af trafikken ligner hinanden. Færgearbejdet for hvert rederi kan derfor tilnærmet defineres således:

For hver rute beregnes antal afgang pr. år gange færgens kapacitet (størrelse, målt som hoveddækkets areal målt i personbilsenheder) gange rutens distance i kilometer. For hvert rederi adderes ruternes årlige »arbejde« målt i »personbilskilometer«, som så er et udtryk for størrelsen af den opgave, hvert rederi udfører pr. år.

Rederiernes omkostninger deles op i årlige kapitalomkostninger, driftsomkostninger relateret til overfarten, landomkostninger, samt havneomkostninger, og disse poster divideres med det årligt udførte »arbejde«, således at man får en række sammenlignelige omkostningselementer pr. »personbilskilometer«. Der sammenlignes med Scandlines Sydfynske, som driver Bøjden-Fynshav, Esbjerg-Fanø og Spodsbjerg-Tårs, samt det norske rederi ved navn Møre og Romsdal Fylkebåtar as, som driver 35 færger med en kapacitet fra 18 personbilsenheder til 150 personbilsenheder. Herudover er der udført en beregning af den nordlige region af det svenske selskab under Vegverket. Den nordlige region driver 11 færger. Desværre har det ikke været muligt at lave en helt tilsvarende beregning på de to sydlige regioner af det svenske selskabs ruter, som er mere sammenlignelige med de danske. Resultatet ses i tabel 4.7.

Tabel 4.7 Omkostninger pr. personbilskilometer for udvalgte rederier

	Samsø	Ærø	Scandlines Sydfynske	Læsø	Norge	Sverige
Kapitalomkostninger	2,7	2,0	0,6	1,7	0,9	0,9
Driftsomkostninger	8,5	4,7	4,2	5,3	3,3	3,9
Landomkostninger	2,0	0,5	1,9	1,0	0,9	-
Havneomkostninger	1,0	0	0,3	0,0	0,2	-
Omk. i kr. pr. faktisk sejlede KM/PBE	14,1	7,2	7,0	8,1	5,2	4,8

Nøgletallene viser ikke uventet, at der kan opnås væsentlige besparelser på stordrift særligt på driftsomkostningerne. De høje driftsomkostninger især for Samsø Linien må hænge sammen med en ikke optimal udnyttelse af rederiets tre færger, bl.a. betinget af koncessionsmæssige begrænsninger i optimal brug af færgen til Kalundborg og dels af en lav udnyttelse af reser-vefærgen Sam-Sine. At Sydfynske har lavere driftsomkostninger skyldes stordrift. Til gengæld har rederiet højere landomkostninger på grund af bil-letkontorer i havnene (jf. afsnittet nedenfor). I det samlede regnestykke op-vejes dette til dels af lavere afskrivninger (kapitalomkostninger).

Landomkostningerne er meget afhængige af den måde, man driver ru-terne på, især hvor mange bemandede terminalanlæg der anvendes. Når Ærø-selskabet kan komme så langt ned som 0,5 kr. pr. personbil-kilometer, hænger det sammen med, at al billettering håndteres om bord på færgerne. Til sammenligning har Samsø-overfarten fire terminaler, Sydfynske fem terminaler og Læsø to terminaler.

Under kapitalomkostninger er anvendt en afskrivningsprofil på 20 år. I det tilfælde, at der sejles med en ældre færge, er anvendt en restafskriv-ningsperiode på 10 år. I forhold til værdisætning er anvendt de af rederier-ene oplyste anskaffelsespriser. Hvad angår rente er anvendt 6%. Kapitalom-kostningerne for de tre øfærgerederier på Ærø, Samsø og Læsø er høje på grund af nye dyre færger.

Nøgletallene viser, især når man sammenligner med de tilsvarende tal for det norske rederi, at der på sigt burde kunne opnås store besparelser, i størrelsesordenen 30%, hvis man går efter »economy of scale«. Det skal hertil nævnes, at de norske bemandingsregler er mindst lige så krævende, som i Danmark, resulterende i, at bemandingsomkostningerne ikke er mindre i Norge. Standardiseringen og stordriften må derfor antages at ha-ve en afgørende effekt på omkostningerne.

Som det fremgår af ovenstående tabel, er de svenske ruter billigst. For-skellen formodes endda at være endnu større ved en sammenligning med de sydlige ruter i Sverige. Det skyldes, at de nordlige svenske færger er små, og en del af dem sejler ikke ret meget (ligger bl.a. stille 4 måneder om vinten-ten), hvilket forøger omkostningerne pr. personbilskilometer. For at anskue-liggøre, hvor meget billigere færgedriften er i Sverige, kan foretages følgen-de simple sammenligning. Hvis det samlede svenske færgeselskabs drifts-

omkostninger inklusive administration, landomkostninger og afskrivninger deles med antallet af færger, bliver omkostningen pr. færge 5,6 mio. danske kr. Den gennemsnitlige størrelse for hver af de 59 færger er 33 personbiler. For de tre danske øfærgerederier er de gennemsnitlige tilsvarende omkostning for deres 8 færger 22 mio.kr. pr. færge. Den gennemsnitlige størrelse af de danske færger er 36 personbiler eksklusive hængedæk og 51 inklusive hængedæk. Som sagt er det dog ikke 100% sammenligneligt i og med, at de svenske færger kun er bilfærger, hvor de danske også har faciliteter til landgangspassagerer. En del af de svenske færger er linetrukne færger, som er meget billige i drift. De fleste svenske færger sejler i lidt mere beskyttede farvande end de danske. Færgernes driftstimer over døgnet er ofte i samme størrelsesorden. Der er dog svenske ruter, som ikke sejler i vintermånederne, men til gengæld er der andre, som sejler døgnet rundt.

I forhold til Sverige er der umiddelbart tre betydningsfulde årsager til de lavere omkostninger nemlig stordrift, standardisering og at der er nogle meget små besætninger i Sverige.

På basis af sammenligningen mellem de forskellige ruter er det nærliggende at stille det overordnede spørgsmål »Hvad må en øfærgeforbindelse koste?«. Det må være nærliggende at anvende de nøgletal, som foreligger for de svenske og norske selskaber. Der kan uden tvivl opnås store besparelse ved stordrift på sigt. Det helt store skridt ned mod de omkostninger, vi ser specielt i Sverige, kan først opnås ved udskiftning af den nuværende tonnage med mere simple færger. Specielt på de lidt kortere ruter vil det koncept, som vi kender fra Sverige, kunne medføre en væsentlig omkostningsreduktion.

Nogle af de områder, der er afgørende for at skære en relativ stor procentdel af omkostningsniveauet, er:

- Sammenlægning af administrationer for at få de faste omkostninger ned
- Fælles reservefærge
- Fælles billetreservationssystem (evt. samdrift med en af de større operatører på markedet)
- Fælles indkøb
- Standardisering af færger og færgelejer, således at færgerne kan afløse hinanden ved vedligehold (på sigt)
- Optimering af ruter

- Billetsalg ombord
- Reduktion af besætningerne

4.1.7 **Konklusioner og anbefalinger**

På grundlag af de data, vi har i dag, er det ikke muligt at konkludere endeligt om konsekvenserne ved at gennemføre amtsvejsprincippet. Skal man arbejde på at ændre prisstrukturen for øfærgedrift så afgørende, som amtsvejsprincippet indebærer, vil det være naturligt at starte med en egentlig kunde/markedsanalyse direkte rettet mod trafikken til de tre øer. Den udvikling, der kan forudses, kan dog allerede nu med meget stor sandsynlighed beskrives således:

- Trafikbehovet vil stige op til 50%.
- Der vil især ske en kraftig ændring i rejsemønstret fra person til »person i bil«-konceptet.
- Med de nuværende færger og ruter vil overførselsmængderne ikke stige så kraftigt som behovet på grund af begrænsninger i vogndækskapacitet især omkring weekender og »populære afgang«.
- Med den nuværende færgestruktur vil man kunne vente en trafikstigning på ca. 20-40% samt stort pres på selskabernes bookingsystemer.
- Der vil blive skabt en kapacitetsbarriere i stedet for som nu en prisbarriere.
- På sigt må færgekonceptet ændres i retning af mere bildækskapacitet, optimering af ruteoplæg (færre kortere ruter med højere frekvens).
- Det ville være klogt allerede nu at arbejde på et samarbejde mellem ruterne for at få »economy of scale« etableret med henblik på at få reduceret omkostningerne med op til 30%.
- Kommende fælles udbud af øfærgeruterne vil kræve centraliseret udbud og arms-length mellem udbyder, bruger og operatør. Rollerne skal defineres, accepteres og spilles, jf. erfaringer fra Skotland.
- Ejerskab af færger og lejer skal fastlægges. Det optimale ville være, at staten overtog ejerskabet, og operatørerne overtog materiellet på bareboat charter basis. Kun på den måde kan man få den nødvendige planlægning og udskiftning af tonnagen på plads. Staten skal etablere det nødvendige videntcenter til at kunne administrere og forhandle nye udbud med brugere (kommuner) og operatører.

- Indførelse af amtsvejsprincippet kunne medføre 20-40% større mobilitet med den nuværende færgestruktur og 50%, hvis kapacitetsbegrænsningerne fjernes.

Forudsætninger for besparelser

Forudsætningerne for at kunne gennemføre de ovenfor nævnte besparelser på op til 30% stiller dog nogle væsentlige krav til ændringer. Ved en sammenligning med tallene fra Norge skal det holdes for øje, at disse ruter drives i et selskab, som driver mange ruter, hvorfor der her opnås de nødvendige stordriftsfordele. Ud over at driften er placeret i et selskab er der herudover en ensartet struktur på færger og landanlæg, således at dette kan både bygges og vedligeholdes billigst muligt. Både i Sverige og Norge har der også over en længere årrække været fokuseret på at udvikle færgekonceptet, således at dette stemmer overens med de behov, der er for transport. Dette kræver, at der ikke blot tænkes i et samarbejde mellem nogle af de selskaber, som i dag driver færgefarten i Danmark, men at der også fra national side tænkes i en ensartet struktur, ligesom det ses i både Norge, Sverige og Skotland.

Der er områder, det vil være muligt at tage fat på inden for en kortsigtet fremtid nemlig øget samarbejde mellem rederierne eller fusion. Ruteføring er et andet område, hvor der kunne være nogle muligheder både i forhold til effektivisering af drift og i forhold til væsentlige besparelser¹⁸. Hvis der skal tænkes mere langsigtet, er der yderligere besparelser at hente, hvis der tænkes i et tilpasset færgekoncept i forhold til, hvad der vil være økonomisk mest optimalt.

Eksempel på optimal drift

Der gives her et eksempel på en rationalisering af færgedriften herunder omlægning af rute. Som eksempel er anvendt Ærø-færgerne, hvor der er taget udgangspunkt i omlægning af de tre færgeruter til Ærø til det meget debatterede forslag med en rute mellem Ærøskøbing og Skovballe på Tåsinge.

Overfartens længde bliver ca. 7 sømil svarende til ca. 13 km, hvor overfartstiden bliver ca. 40 minutter. Det vil medføre, at der med to færger kan være timedrift fra begge sider. Dette kræver anlæggelse af et færgелеje

ved Skovballe og mindre uddybningsarbejder, men der skal naturligvis også foretages investeringer i vejnettet på Tåsinge. I dette regneeksempel indgår ikke omkostninger i forbindelse med vejnettet.

I forhold til busforbindelse foreslås det, at busserne overføres med færgerne, således at man får en direkte busforbindelse fra Søby/Ærøskøbing til Svendborg/Fåborg og fra Marstal til Svendborg og/eller Rudkøbing. Rejsetiden fra Ærøskøbing til Svendborg rutebilstation vil være mindre end i dag og med en langt større frekvens end i dag.

De nuværende færger vil desværre være uegnede til en sådan rute. Der skal være større dæksareal, men til gengæld ikke så stor passageraptering, som det kendes fra de nuværende færger. Med kun 40 minutters overfart er der ikke behov for så stor en passageraptering. Færgerne vil være sammenlignelige med de svenske færger.

Hoveddata for færgerne foreslås og er overslagsberegnet til følgende:

Længde:	60 m
Bredde:	15 m
Kapacitet:	50 biler og maks. 400 passagerer
Servicefart i frit vand:	12 kn.
Installeret maskineffekt:	1.000 kW ¹⁹

Baseret på timedrift med 16 dobbeltture om dagen er de årlige driftsomkostninger estimeret til ca. 22 mio.kr.²⁰ for begge færger eksklusive landomkostninger, baseret på de nuværende overenskomster.

Det forventes, at en sådan færge kan bygges for 35 mio. kr., og at der hertil kommer investeringer i færgelejer, opmarchplads og sejltrede på ca. 30 mio.kr. Det vil således kræve en investering på i alt ca. 100 mio. kr. at omlægge både rute og færgekoncept. Det skal her nævnes, at der er usikkerhed omkring priserne på landanlæggene. Der er i disse beregninger ikke medtaget evt. straksafskrivninger på nuværende materiel. Der henvises til afsnit 4.1.8 »Handlingsplan for indførelse af Amtsvejsprincippet«.

Anvendes disse tal i samme beregningsmodel som ovenfor under afsnit 4.1.6, vil dette medføre »Omk. i kr. pr. faktisk sejlede KM/PBE« på kr. 4,2 eller en besparelse fra de nuværende 7,2 på 42 %. Sammenligningen fremgår af nedenstående tabel 4.8.

Tabel 4.8 Omkostninger ved ny ruteføring på Ærø

	Samsø	Ærø	Scand- lines Sydfyn- ske	Læsø	Norge	Sverige	Ærø ny rute
Kapitalomkostninger	2,7	2,0	0,6	1,7	0,9	0,9	0,9
Driftsomkostninger	8,5	4,7	4,2	5,3	3,3	3,9	2,8
Landomkostninger	2,0	0,5	1,9	1,0	0,9	-	0,4
Havneomkostninger	1,0	0	0,3	0,0	0,2	-	0,1
Omk. i kr. pr. faktisk sejlede KM/PBE	14,1	7,2	7,0	8,1	5,2	4,8	4,2

Ud over at det vil give en væsentlig besparelse og en forbedret frekvens vil ændringen medføre en væsentlig forøgelse af kapaciteten (ca. 50%). I forhold til indtægter ved indførelse af amtsvejsprincippet vil en ruteomlægning som beskrevet ovenfor medføre en væsentlig kortere rute og dermed lavere takster. De økonomiske konsekvenser ved en kortere rute og en samtidig indførelse af amtsvejsprincippet indgår ikke i denne rapport.

I forbindelse med ruter og optimal drift vil det for Samsøs vedkommende være nærliggende at overveje en hel eller delvis nedlæggelse af ruten til Sjælland. Ruten opretholdes i dag med fuld organisation og er en meget dyr rute at opretholde set i forhold til den frekvens, ruten besejles. En nedlæggelse af ruten kunne overvejes i forbindelse med en samtidig optimering af ruten til Jyllandssiden med langt større frekvens og evt. anden ruteføring end den, der er i dag.

Konklusionernes påvirkning på økonomi

I afsnit 4.1.5 blev det beregnet, hvilke økonomiske konsekvenser indførelse af amtsvejsprincippet vil få for driften af ruterne under den forudsætning af, at der ikke skete nogen ændring i de overførte trafikmængder. Samme afsnit og afsnit 4.1.6 gav anledning til at drage de ovenfor nævnte konklusioner om en mulig besparelse i omkostninger på op til 30% ved en større konceptmæssig ændring af færgekonceptet samt en stigning i færgetrafikken på 20-40% ved den nuværende tonnage og op til 50% ved en større konceptmæssig ændring af færgekonceptet.

Af nedenstående tabel fremgår det, hvilke økonomiske konsekvenser indførelse af amtsvejsprincippet vil få med en øget trafikstigning. De an-

givne trafikstigninger er beregnet proportionalt for de forskellige trafiktyper. Der er således indregnet, at den væsentligste trafikstigning forventes at komme fra personbiler. Omkostninger er taget i forhold til de nuværende omkostninger hentet fra rederiernes 2002 regnskab korrigeret for overskud/underskud det pågældende år. Ligesom tidligere beregninger i denne rapport er disse tal udtryk for ca. beregninger, som har til formål at give et overblik. Der er således anvendt de samme tal som ovenfor under tabel 4.3-4.5.

Tabel 4.9 Tilskudsbehov ved ændret trafik og omkostninger

	Uændret trafik	+ 30% trafik	+ 50% trafik	+ 50% trafik - 30% omk.
Læsø	17,1	13,1	10,4	-2,5
Ærø	4,7	-1,8	-6,2	-16,4
Samsø	36,6	30,7	26,7	1,3

Bem.: Øget tilskudsbehov ved indførelse af amtsvejsprincippet. Tilskudsbehovet ved forskellige scenarier for trafikændringer er angivet.

Forudsætninger for, at strukturen kan ændres

En nedsættelse af færgeomkostningerne med 30%, som formodes at være en forudsætning for at indføre amtsvejsprincippet, vil kræve vilje til forandring, samarbejde og nytænkning ikke kun hos de nuværende operatører og kommuner, men også hos stat og amter, som står for langt den største del af støtten til øernes færgedrift.

Et samarbejde mellem de tre færgerederier vil givetvis give hurtige besparelser. Men omkostningsreduktion, som bringer de danske færger på niveau med Norge/Sverige, vil kræve centralisering, optimering af ruter og på sigt ny, større og billigere tonnager.

I forhold til styring af en sådan proces kan der hentes erfaringerne fra vore nabolande, hvor staten har oprettet en central udbyderenhed. Med hensyn til ejerforhold af færgerne og lejer er den skotske model umiddelbart nemmest at overføre til danske forhold. Dvs. den centrale udbyderenhed ejer materiellet (dvs. eksisterende færger og lejer) og udbyder driften af færgeruterne samlet. En naturlig byder på driften af færgerne til de tre øer kunne være et fælles selskab dannet af de tre nuværende færgerederier.

Inden udbud bør rutestruktur (ruter, frekvens, kapacitet mv.) nøje vurderes og optimeres. Denne proces skal gennemføres i et samarbejde mellem den centrale udbyderehed og økommunerne.

Der stilles således store krav til en sådan central udbyderehed, som både skal eje og udvikle færgemateriellet, forhandle udbud med både brugere og operatører og administrere budget for tilskud.

Der er ikke umiddelbart tradition for eller erfaring i ministerierne eller centraladministrationen for at kunne administrere en sådan opgave og dog! De store statsinfrastrukturinvesteringer i nye broer og tunneller administreres i dag dygtigt af det statslige selskab Sund & Bælt A/S, en opgave, som dækker administration af aktiver, håndtering af indtægter, inkl. billetadministration og udbud af færgerute (p.t. Spodsbjerg-Tårs-ruten).

Det var nærliggende at bruge denne relevante ekspertise, der allerede findes i Sund & Bælt evt. i form af et datterselskab. Man kunne kaldet det »Ø & Færg«.

4.1.8 **Handlingsplan for indførelse af amtsvejsprincippet**

En politisk beslutning om at indføre »amtsvejsprincippet«, dvs. at fjerne prisbarrieren i forbindelse med transport til og fra de tre danske økommuner er let at forsvare. Det giver mobilitet og ligestiller øerne med andre områder af landet, som har afgiftsfri brug af landevejene. Denne rapport behandler de overordnede principper og problemer med en sådan ordning, herunder at man meget let får en kapacitetsbarriere til afløsning af prisbarrieren. Der er også i rapporten angivet, hvilke analyser, især markedsanalyser, der bør sættes i gang for at kunne anviser en sikker trafikmæssig løsning og en optimering af de økonomiske og finansielle konsekvenser.

Men man har fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet og kommunernes side efterlyst et bud på en egentlig handlingsplan for indførelsen af amtsvejsprincippet. Den følger hermed, idet det bemærkes, at forslag og anvisninger i denne plan naturligvis står for regning af rapportens forfattere.

Indførelse af amtsvejsprincippet har to aktører. Staten, som i forvejen spiller en central rolle i forbindelse med administrationen af de såkaldte § 22-tilskud til øerne, og økommunerne samt de tilhørende amter, som i dag står bag udbud, ejerskab og drift af de lokale færgeruter. Indførelse af

amtsvejsprincippet vil medføre, at man binder sig til en »noget for noget«-politik parterne imellem.

Staten skal acceptere at overtage rollen som central udbyder og fremtidig ejer af færgemateriellet med de tilhørende tilskud over finansloven, og kommunerne/amterne skal acceptere at sammenlægge de tre færgeselskaber til et fælles effektivt driftsselskab med en professionel ledelse og bestyrelse, med henblik på at nedbringe driftsomkostningerne som beskrevet ovenfor i rapporten.

Beslutter man sig for at arbejde videre med amtsvejsprincippet, kan processen startes op allerede nu, for eksempel efter følgende retningslinjer:

Staten

Indenrigsministeriet/Trafikministeriet beder Aktieselskabet Sund & Bælt om at oprette et kontor til håndtering af et fremtidigt samlet udbud af driften til de tre økommuner. Sund & Bælt A/S skal i forbindelse med denne henvendelse forsynes med de nødvendige lovmæssige justeringer og instrukser, så man kan påtage sig denne opgave. Supplerende skal Sund & Bælt på sigt (inden for de næste tre år) overtage ejerskabet og finansieringen af nuværende og fremtidigt færgetonnage.

Der er ovenfor i rapporten redegjort for, hvorfor rapportens forfattere mener, at Sund & Bælt er den rigtige organisation for håndtering af denne opgave, herunder selskabets erfaring med udbud og tilskudsadministration med færgeruten Spodsbjerg-Tårs samt deres store erfaring med at bestyre større finansieringsopgaver.

Det nye udbudskontor skal i henhold til en statslig instruks løse følgende opgaver:

- Forhandlinger med kommunerne, som her repræsenterer brugerne (se også nedenfor), om inden for de bevillingsmæssige rammer at optimere ruterne til de enkelte øer med hensyn til øget frekvens og færgeudnyttelse (nye ruter, Ærøskøbing-Skovballe, koncentration af ruter til Samsø til Sælvig-Hov, evt. ny pendlerrute Sælvig-Århus etc.).
- Udarbejdelse af udbudsmateriale og gennemførelse af fælles licitation for færgedriften til de tre øer.

- Udarbejdelse af budgetter og overslag over tilskudsbehov til brug for de bevilligende myndigheder.
- Overtagelse og evt. refinansiering af eksisterende færgemateriel og udarbejdelse af bareboat charterkontrakter til færgedriftsselskabet.
- Specifikation og bygning af nye fælles færgetyper.
- Salg af færger.

Det nye udbudskontor i Sund & Bælt tænkes bestyret af en daglig leder med speciale i kontraktadministration, men i øvrigt med en fast tilknyttet ad hoc-stab med ekspertise i færgedrift og færgedesign til hjælp til opgaverne.

Denne opgave kunne sættes i værk allerede nu, således at man kunne være klar til et egentlig fælles udbud med bareboat chartrede færger i 2006, når de eksisterende udbudsperioder på Ærø og Samsø udløber.

For god ordens skyld bør denne plan også indeholde en forhåndsgodkendelse i EU. Dette burde være uproblematisk, idet vi følger principperne i den »skotske model«.

Det skal her nævnes, at der er diskussion om, hvorvidt den skotske model er godkendt af Kommissionen eller ej. Det er dog forfatterens overbevisning, at der foreligger en sådan godkendelse. Dette understøttes af en nyligt afsagt dom – nemlig den såkaldte Altmark-dom, hvor EF-Domstolen tog stilling til det principielle spørgsmål om, i hvilket omfang støtte til private virksomheder, der udfører public service-forpligtelser, udgør statsstøtte. EF-Domstolen fastslår i denne sag, at der ikke foreligger statsstøtte, når støtten må betragtes som en *kompensation*, der udgør et vederlag for levering af public service-ydelser. Afgørelsen indeholder en holdning fra EF-Domstolen om, at notifikation af støtte til public service-opgaver ikke er nødvendig, hvis følgende 4 kriterier er opfyldt:

1. Det skal være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart definerede.
2. Kriterierne, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.
3. Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelsen. Der må dog opnås en rimelig fortjeneste.

4. Hvis udvælgelsen ikke sker ved offentligt udbud, skal kompensatio-
nen fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en
gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet, ville have ved at gennemfø-
re forpligtelserne.

Som nævnt er denne dom af nyere dato, men den må forventes at få kon-
sekvenser for retningslinjerne for, hvornår og under hvilke betingelserne
der kan indgås driftskontrakter på færgeområdet.

Kommunerne/amterne

Fælles drift

Indehaverne af de nuværende færgekonceSSIONER bør allerede nu nedsætte
en arbejdsgruppe med deltagelse af de fire øborgmestre med henblik på at
ansætte en ny bestyrelse og en ny direktion for et nyt fælles færgerederi-
driftsselskab. Den nye ledelse for det fælles færgedriftsselskab skal som
sin første opgave udarbejde en forretningsplan for det selskab, som skal
byde på den fælles færgedrift til de tre øer i 2006, men parallelt hermed
fremlægge en plan for at overtage den drift, der i dag bestrides af de tre
ø-selskaber.

Nøgleordene for den nye forretningsplan skal være samordning, ingen
dobbeltfunktioner, economy of scale, samarbejde med andre rederier
(booking, indkøb), fælles reservefærger, etc. med henblik på at gøre sel-
skabet mest muligt konkurrencedygtig til det nye fælles udbud.

Salg af færger

Kommunerne og amterne bør herudover allerede nu nedsætte en arbejds-
gruppe på 3-4 personer, som skal have som opgave at forberede »salg« af
det nuværende færgemateriel til staten (Sund & Bælt A/S), herunder i
samarbejde med Sund & Bælts nye færgeudbudskontor at undersøge, om
materiellet kan refinansieres på fordelagtig vis.

Brugergruppe

Økommunerne bør inden for det næste år nedsætte en fælles brugergruppe
(så lille og operationel som muligt), valgt af kommunalbestyrelserne, som
med den nødvendig faglige assistance kan repræsentere økommunerne i

forhandlingerne med Sund & Bælt om indholdet i og konceptet for den nye færgedrift. Krav til frekvens, kapacitet, indsigt i beregningerne for fremtidig færgetrafiks udvikling, kundetilfredshedsanalyser etc. er emner, som brugerudvalget skal kunne forhandle og have indsigt i, men også trafikomlægninger og nye færgeruter skal udvalget kunne finde løsning på sammen med det statslige færgeudbudskontor.

Den fælleskommunale brugergruppe bør allerede nu sammen med Sund og Bælt igangsætte den målrettede markedsanalyse, som er nødvendig for at kunne forudse det fremtidige trafikbehov efter indførelse af amtsvejsprincippet.

Med den nødvendige politiske vilje og en handlingsplan som skitseret ovenfor vil amtsvejsprincippet kunne gennemføres til de tre økommuner Ærø, Samsø og Læsø inden udgangen af 2006.

4.2 **Regionaløkonomiske konsekvenser af flere arbejdspladser**

Som beskrevet i afsnit 3.2.2 og 3.3.1 anbefales det, at såvel staten som de respektive amter undersøger mulighederne for at placere arbejdspladser på øerne. Ønsket skyldes behovet for stabile arbejdspladser, der kan være med til at tiltrække og fastholde borgere i den erhvervsaktive alder. Ud over de direkte effekter (de skabte arbejdspladser) vil der være indirekte effekter i form af et øget skattegrundlag og et øget forbrug, som yderligere forbedrer øernes beskæftigelse og økonomiske situation. Også kommunerne selv kan vælge at øge det offentlige forbrug og finansiere det ved at hæve skatteprocenten (er dog underlagt rammeaftaler med staten). Endvidere kan private firmaer sikre ny produktion på øerne.

I dette afsnit udføres med en regionaløkonomisk model (ASTRID) en række analyser af direkte og indirekte effekter af et øget offentligt forbrug i de forskellige økommuner. Analyserne skal ses som tænkte eksempler, der anskueliggør størrelsen af effekterne af øget offentligt forbrug på øerne. I nogle af analyserne er de øgede udgifter finansieret af skattestigninger, i andre er udgifterne ikke finansierede.

Konsekvenser for beskæftigelsen og skatteindtægter er givet. Det skal

nævnes, at konsekvenser for tilskuds- og udligningsordninger ikke er inkluderet.

ASTRID er en enkel regionaløkonomisk model opbygget på AKF. Med udgangspunkt i data fra blandt andet Nationalregnskabet og beskæftigelses-, befolknings-, -skatte og indkomststatistik er ASTRID opbygget som en regionaløkonomisk model. ASTRID bygger på keynesiansk efterspørgselsteori. Effekterne i modellen afspejler således udelukkende efterspørgselseffekter. De inkluderer effekter fra råvareefterspørgsel og effekter af indkøb, foruden effekter fra ændrede skatteindtægter mv. ASTRID er dokumenteret i Andersen (2003).

4.2.1 **Eksempel 1: En amtslig social institution på Læsø**

Såfremt Nordjyllands Amt vælger at placere en social institution med en omsætning på 5 mio.kr. om året på Læsø, har det betydning for beskæftigelsen på Læsø og andre steder. Det antages, at placeringen på Læsø sker som et alternativ til en anden placering i amtet, og således uden ekstra udgifter for amtet, hvorfor den amtslige skatteprocent ikke ændres. Til gengæld sænkes det offentlige forbrug i Ålborg med 5 mio. kr., således at de samlede udgifter er uændrede.

Ændringen betyder, at der skabes 26 arbejdspladser på Læsø. Det inkluderer følgevirkninger. Total skabes der syv arbejdspladser. At flytningen af udgifter på 5 mio.kr. fra Ålborg til Læsø ikke er beskæftigelsesneutral, skyldes to forskellige forhold. Dels er der reelle forskelle i udgifter til fx lokaler og løn på de to lokaliteter. Dels afspejler det modelunøjagtighed, idet erhvervet »Sociale institutioner« dækker en bred vifte af forskellige typer af institutioner, hvoraf nogle er mere løntunge end andre, og de findes i forskellige andele på Læsø og i Ålborg.

De skabte arbejdspladser på Læsø er næsten alle direkte skabt af de øgede udgifter. Kun hvad der svarer til ca. ½ arbejdsplads, skyldes indirekte effekter (øget forbrug af lokale varer mv. på grund af øgede indtægter). At modellen angiver, at der skabes så få indirekte arbejdspladser, skyldes blandt andet det antagede handelsmønster: De fleste danskere køber ikke mange lokalt producerede varer.

Den øgede beskæftigelse giver som nævnt anledning til øgede indtægter på Læsø. De direkte lønindtægter stiger med 5,4 mio.kr. (inkl. indirekte

skabte arbejdspladser). Det antages i modellen, at der ikke flytter nye beboere til øen, men at arbejdspladserne går til nogle af de lokale, som ellers modtager dagpenge. Dagpengeindtægterne til øen falder derfor med 3,2 mio. kr. De samlede øgede indtægter svarer dermed til 2,2 mio.kr. Kommuneskatten på Læsø vil på grund heraf stige med ca. 450.000 kr.²¹ For amtsskat og statsskatten sker der kun små ændringer, indtægterne i Ålborg falder jo tilsvarende.

4.2.2 **Eksempel 2: En statslig institution på Ærø**

Hvis staten lokaliserede en statslig institution inden for administration på Ærø, ville det have forskellige effekter. Der ses her på en ikke finansieret udgift, idet det opfattes som statslig ekspansiv finanspolitik. Skatteprocenterne ændres altså ikke tilsvarende.

I eksemplet øges udgifterne til offentlig administration på Ærø med 10 mio.kr., svarende til driften af en statslig institution med et budget på 10 mio.kr. Beskæftigelsen øges i eksemplet med 29 beskæftigede på Ærø. I resten af Fyns Amt får yderligere tre beskæftigelse og i resten af Danmark yderligere fem. Sidstnævnte skyldes naturligvis de indirekte effekter (efterspørgselseffekter). Når en øget udgift på 10 mio.kr. kun giver tre flere beskæftigede end institutionen i eksempel 1 på 5 mio.kr., skyldes det, at det er inden for forskellige erhverv, med forskellige beskæftigelsesandele og lønniveauer.

De primære indkomster på Ærø stiger med 6,8 mio. kr. Ligesom i eksempel 1 antages det, at de nye beskæftigede på Ærø kommer fra de arbejdsløses rækker (og ikke fra nytillflyttere). Indtægter fra dagpenge på Ærø falder derfor med 3,5 mio.kr. Kommuneskatterne på Ærø stiger med ca. 690.000 kr.

Også amtsskatten stiger – i Fyns Amt med ca. 250.000 kr. Statsskatten stiger tilsvarende med ca. 300.000 kr.

4.2.3 **Eksempel 3: Flere penge til kommunal administration på Samsø**

Kommunerne kan selv fastsætte skatteprocent og grundskyld. Dog er kommunerne samlet underlagt visse aftaler med staten om niveau. I eksempel 3 ses der derfor på det eksempel, at Samsø Kommune hæver den

kommunale skatteprocent med 2 procentpoint for at finansiere øgede udgifter til kommunal administration.

Det bemærkes, at modellen ikke er i stand til at vurdere, hvor mange indbyggere og virksomheder som en skattestigning er med til at skræmme væk, idet modellen som nævnt kun indeholder efterspørgselseffekter.

Den øgede skat og de heraf følgende udgifter til offentlig administration giver i alt 38 flere beskæftigede på Samsø. Når der ses på det øvrige Danmark, falder antallet af beskæftigede imidlertid en anelse (i alt 4, heraf 2 i Århus Amt). Det skyldes, at den højere skat på Samsø giver et lavere privatforbrug.

En stigning på 2 procentpoint i den kommunale skatteprocent vurderes til at indbringe godt 11 mio. kr. til kommunekassen inklusive de afledte effekter. Amtsskatten i Århus Amt og statskatten er næsten uændrede.

4.3 **Finansieringsfond**

For at styrke det lokale erhvervsliv gennem lån til investeringer, sikring af glidende generationsskifter og med generel finansiel opbakning, hvor banker og kreditforeninger er tilbageholdende med at yde lån til øerne, kan der oprettes en finansieringsfond. Repræsentanter fra de tre øer har peget på det problem, at det er svært at skaffe kapital til investeringer og generationsskifter. Det er et problem, der så vidt vides også gælder for andre udkantsområder.

En mulighed er at etablere en fond med dette formål. I den forbindelse er det naturligt at skele til Bornholm, hvor der er etableret en erhvervsfond, der netop har til formål at imødegå denne barriere for erhvervsudvikling. Bornholms Erhvervsfonds formål er angivet i rammen nedenfor.

Bornholms Erhvervsfonds formål

Bornholms Erhvervsfonds formål er at yde støtte i form af lån, garantier for lån, eller evt. tegning af aktier eller anpartskapital til nye eller bestående erhvervsvirksomheder på Bornholm, som skønnes at kunne styrke den erhvervsmæssige og befolkningsmæssige udvikling på øen.

Bornholms Erhvervsfond yder risikovillig kapital til nyinvesteringer i anlægsaktiver i forbindelse med oprettelse af en ny virksomhed, udvidelse af en bestående virksomhed, eller igangsættelse af en væsentlig ændring i en bestående virksomheds produkt eller produktionsproces, samt i mindre grad til markedsudvikling og patentrettigheder.

Bornholms Erhvervsfond kan endvidere yde lån til visse former for virksomheds-overdragelse, såfremt overdragelsen er forbundet med en gennemgribende ændring i den overtagne virksomhed, herunder drifts- og ejerforhold.

Endelig kan Bornholms Erhvervsfond støtte projekter og investeringer i bornholmske virksomheder, der indgår i samarbejde med de østeuropæiske lande.

Bornholms Erhvervsfond blev stiftet i 1972 med en startkapital på 10 mio.kr., hvoraf de 8 mio.kr. blev indskudt af staten (midler der overvejende stammede fra salg af de svenskehuse, der kom til Bornholm som en gave fra Sverige efter bombardementerne under 2. verdenskrig), og 2 mio.kr., som blev indskudt af de bornholmske pengeinstitutter. Kapitalen blev forhøjet med 50 mio.kr. i 1993 ved en indbetaling fra staten på 40 mio.kr. og fra pengeinstitutterne på 10 mio.kr., således at den nu i alt andrager ca. 90 mio. kr. inkl. optjente renter mv.

Alle sager behandles fortroligt.

Kilde: Bornholms Erhvervsråds hjemmeside: erhvervsfonden.dk

Der gælder følgende lånevilkår:

- Rentesatsen for lån er p.t. 3,5% p.a.
- Der er ingen kurstab eller stiftelsesprovision.
- Lån afvikles med halvårlige afdrag hver 1. januar og 1. juli.
- Lånene er normalt afdragsfri de første to terminer og kan højst ydes med en samlet løbetid på 10 år.
- Der forlanges normalt sikkerhed i virksomhedens ejendom og/eller driftsmateriel og -inventar.
- Der er ingen fast lånegrænse.
- Lån fra Bornholms Erhvervsfond indgår i en beregning af den maksimalt tilladte subsidiering i henhold til EU's regler om statsstøtte.

Erhvervsfonden er suppleret med »Den animalske fond«, der har som formål at opretholde og udvikle den animalske produktion på Bornholm. Denne fond yder:

- Lån til investeringer i etablering/udvidelse af malkekvægs- og svinebesætninger samt omlægning af driftsform.
- Lån i forbindelse med investeringer i mælkekvoter.

Erhvervsfonden har i 2002 den største aktivitet i fondens 30-årige historie. Der er givet tilsagn om lån og tegning af ansvarlig kapital for 27 mio. kr. til 28 virksomheder. Disse lån har medvirket til at igangsætte investeringer for 232 mio.kr. Det har givet en merbeskæftigelse på anslået 113-125 arbejdspladser.

Fonden havde i 2002 et overskud på 156.000 kr., hvilket er tilfredsstillende ikke mindst i betragtning af, at Erhvervsfonden yder lån mod pantsikkerhed, der er yderst placeret i prioritetsrækkefølgen.²²

Det fremgår af formålet, at Erhvervsfonden kun må finansiere nyinvesteringer og dermed ikke kan medvirke ved rene generationsskifter eller driftsfinansiering. Begrundelsen er, at det betragtes som en form for statsubsidiering, og man kan kun subsidiere aktiviteter og ikke indehaveren.

Denne begrænsning har også været et problem på Bornholm. Det har været livligt diskuteret med Erhvervsministeriet.²³ Kun undtagelsesvist kan Erhvervsfonden være med, nemlig hvor der er tale om en lukningstruet virksomhed, og der ved ejerskifte sker en fuldstændig adskillelse af det gamle og det nye selskab, og der samtidig kommer en helt ny ledelse. De tilfælde har imidlertid været få.

Umiddelbart synes denne model også at kunne anvendes på de tre øer – og i andre udkantsområder – dog tilpasset øernes særlige forhold. Et problem kan eventuelt være at mobilisere lokal kapital fra banker m.fl. Endvidere er det nødvendigt, at staten og/eller amterne skyder penge ind. De penge, som staten indskød på Bornholm, stammede som nævnt fra salg af svenskehuse på Bornholm. En tilsvarende kapital findes desværre ikke på de tre øer.

Som det fremgår, løser en erhvervsfond af denne type imidlertid ikke problemer med generationsskifter. Da det øjensynligt er et problem, der ikke kun gælder øerne, vil det være naturligt, at Økonomi- og Erhvervsministeriet undersøger mulighederne for at nedbryde denne barriere for oprettholdelse og udvikling af det lokale erhvervsliv.

4.4 **Udflytning af statslige arbejdspladser**

Erhvervs- og Boligstyrelsen har i 2002 udarbejdet en analyse om udflytning af statslige arbejdspladser (Erhvervs- og Boligstyrelsen 2002). Heri gennemgås argumenter for og imod udflytning af statslige institutioner (og dele heraf) fra hovedstadsområdet til andre dele af Danmark. Nedenfor gennemgås argumenter og konklusioner fra analysen. Gennemgangen krydres med kommentarer om, hvad der gør sig gældende for de tre øer.

4.4.1 **Kriterier for udflytning af statslige institutioner**

Der peges på tre mulige effekter af udflytning af en statslig institution:

1. Den statslige institution vil umiddelbart tilføre stabile arbejdspladser til regionen (direkte effekt)
2. De nye statslige arbejdspladser vil hæve indkomst og forbrug, og herved skabe yderligere arbejdspladser (multiplikatoreffekter)
3. De nye statslige arbejdspladser kan i synergi med det lokale erhvervsliv styrke den regionale erhvervsudvikling

De to førstnævnte effekter peger hen imod følgende formål med en udflytning af en statslig institution: at sikre ligelig regional udvikling i beskæftigelse og økonomi (ligestillingssporet). Den sidstnævnte effekt peger derimod hen mod et yderligere formål: at bidrage til selv bærende regional udvikling gennem synergi mellem de statslige institutioner og det lokale erhvervsliv (vækstsporet). Sidstnævnte tager udgangspunkt i lokale kompetenceklynger.

Der peges på forskellige potentielle modtageområder, alt efter om man følger ligestillingssporet eller vækstsporet. Ved ligestillingssporet er modtageområderne regioner, som er økonomisk og beskæftigelsesmæssigt svagt stillede regioner. Her peges blandt andet på Ærø og Læsø (men ikke Samsø, da Samsø ifølge en indledende analyse af den regionale udvikling af Danmark ikke er karakteriseret som en svag region). Ved vækstsporet peges derimod på andre områder, fx Nordjylland (mobil- og satellitkommunikation), trekantsområdet (rustfrit stål) og Herning/Ikast (Tekstil/beklædning).

En række forskellige aspekter vedrørende udflytning af statslige institutioner analyseres i rapporten.

Økonomiske forhold i forbindelse med en udflytning

Der vil naturligvis, ved udflytning af en eksisterende institution, være nogle etablerings- og flytteudgifter. Til gengæld vil der formentlig blive lavere løbende driftsudgifter, da huslejen typisk er lavere uden for hovedstadsområdet. Endelig kan der blive tale om højere rejseudgifter, i det omfang de ansatte deltager i møder med andre institutioner mv., som ligger i hoved-

stadsområdet. Til gengæld kan der i nogle tilfælde spares rejseudgifter i forbindelse med brugerkontakt, såfremt brugerne er lokaliseret andre steder end i hovedstadsområdet.

Etablerings- og flytteudgifter ved udflytning af en institution til en af de tre øer slipper man ikke for. Huslejen for kontorlokaler på de tre øer er til gengæld uden tvivl lav. Med øbeligheden er det klart, at i alle fald de tidsmæssige rejseomkostninger vil være ret høje. Såfremt det lykkes at få gennemført »Amtsvejsprincippet« (jf. afsnit 3.2.1), vil de pengemæssige rejseomkostninger ikke være voldsommere end så mange andre steder. Endvidere skal det nævnes, at der på de tre øer er investeret i videokonferenceudstyr, der i et vist omfang bør kunne erstatte egentlige rejser.

Lokalemæssige forhold

For at sikre mulighed for tilpasninger og fleksibilitet i lokaleforbrug foreslås en såkaldt *knudepunktsstrategi*, hvor flere statslige institutioner samles i større bygningskomplekser. På den måde sikres hurtig tilpasning ved fx organisationsændringer, ligesom der kan opnås besparelser ved deling af faciliteter som fx kantine, mødelokaler, bibliotek mv. Også ved samarbejde vedrørende vagt, rengøring, it-support mv. kan der opnås besparelser. Endelig er der øget mulighed for formel og uformel interaktion mellem de institutioner, som deler bygninger.

En sådan strategi vil naturligvis være sværere at følge, såfremt institutioner spredes over landet. Dette gælder også for en lokalisering på én af øerne. I mindre målestok kan det dog godt lade sig gøre: hvis forskellige funktioner fra forskellige områder placeres på samme ø, kunne man tænke sig kontorfællesskaber som beskrevet og samtidig sikre et fornuftigt fagligt miljø. Endvidere kan institutioner samles med kommunale eller amtslige arbejdspladser på øerne, hvorved mange af de opregnede fordele umiddelbart ville kunne nås.

Infrastruktur og miljø

Lokaliseringen af en institution har betydning for den samlede miljøbelastning som følge af transport. Dels i relation til institutionernes kunder og samarbejdspartnere, og dels i form af medarbejdernes pendling. Som allerede nævnt ovenfor afhænger transporten til institutionens kunder og sam-

arbejdspartnere i høj grad af, hvilken type institution der er tale om. Med hensyn til medarbejdernes pendling henvises der i analysen til, at antal kørte kilometer i bil pr. medarbejder falder med stigende urbanisering. I analysen anbefales, at områder bør have et trafikalt knudepunkt til at sikre hurtig transport.

For øernes vedkommende vil der næppe blive lange pendlingsafstande – det umuliggør øernes begrænsede areal. Til gengæld vil der naturligvis blive rejser til kunder og samarbejdspartnere af en vis længde.

Betjening af borgere og andre brugere

I takt med den stigende digitalisering falder nødvendigheden af personligt fremmøde. Derfor reduceres behovet for fysisk nærhed mellem institution og borgere eller andre brugere – og mellem institution og samarbejdspartnere. Det betyder, at lokaliseringen af institutioner bliver mindre bundet. Stadig erstatter teknologi dog ikke personligt fremmøde, hvorfor det i analysen anbefales, at nærhed til brugerne og samarbejdspartnere bør indgå i overvejelserne, når lokalisering bestemmes.

Med øernes begrænsede befolkningstal, er det ikke mange af hverken kunder eller samarbejdspartnere, som ville være nær en institution beliggende på en af øerne. Hvis kunderne er spredt ud over hele landet, vil der dog måske ikke være så meget længere fra én af øerne end fra andre udkantsområder. Alligevel bør der nok satses på en institution med forholdsvis lav kundekontakt og med høj digitalisering, hvis den skal ligge på en af øerne.

Medarbejdermæssige forhold

Såfremt en institution flyttes, er det afgørende, at det nuværende personale kan fastholdes, eller at ny kvalificeret arbejdskraft kan tiltrækkes. De fleste statslige institutioner i hovedstadsområdet har mange højtuddannede ansat. De drager nytte af det store arbejdsmarked for akademikere, der betyder, at medarbejderne – og deres ægtefæller – har et bredt udvalg af jobmuligheder. Hvis en institution udflyttes, er det langt fra givet, at medarbejderne flytter med, blandt andet af de nævnte årsager. Det er derfor afgørende, hvis en institution flyttes, at der kan tiltrækkes ny kvalificeret arbejdskraft, og selv i dette tilfælde kan det – i alle fald i en periode – betyde en forrin-

gelse af den faglige kvalitet for institutionen. Det anbefales derfor i analysen, at en eventuel »udflytning bør ske til større bysamfund med tilstrækkelig udbud af beskæftigelsesmuligheder, boliger, service og kulturtilbud«.

Øerne har, som beskrevet i afsnit 2.3.4, ikke et højt uddannelsesniveau. Hvis en institution med behov for højtuddannet arbejdskraft skal flytte til én af øerne, er det altså ønskeligt, at de nuværende medarbejdere flytter med, eller at der tiltrækkes andre højtuddannede. Desværre opfylder øerne ikke ovennævnte citat, og det kan nemt tænkes, at det vil blive svært at tiltrække den fornødne arbejdskraft. Dette også jævnfør udsagn fra øerne, som beskrevet i afsnit 2.1.1, om, at det kan være svært at tiltrække højtuddannet arbejdskraft.

4.4.2 **Hvilke institutioner kan lokaliseres på én af øerne?**

Med udgangspunkt i ovennævnte og øernes situation, som beskrevet i kapitel 2, må det vurderes, at øerne ikke umiddelbart opfylder de beskrevne krav til lokalisering af en statslig institution. Hvis forskellige tiltag, som foreslås i nærværende rapport, gennemføres, sikres det dog, at øerne har bedre muligheder for at modtage statslige institutioner. Det drejer sig fx om, at øernes attraktivitet som bopæl sikres, og at transportomkostninger nedbringes. Alternativt skal der dispenseres herfra med begrundelse i, at øernes situation er så vanskelig, at der bør gøres noget (ligestillingsprincippet).

Hvis der opnås politisk enighed herom, er det vigtigt, at det er de mest egnede institutioner, som flyttes til øerne. Det bør være en institution (eller en del heraf), som ikke kræver højt uddannet arbejdskraft, men som i stedet har gavn af den stabile og loyale arbejdskraft, der findes på øerne. Endvidere må det være en institution, hvor der ikke er for store behov for personlig brugerkontakt eller for mange møder med samarbejdspartnere, men hvor det i stedet er muligt at sikre kommunikationen med ny teknologi.

Man kunne forestille sig, at dele af institutioner kunne være relevante – fx regnskabskontorer. Det kunne være kontorer med opgaver a la licenskontoret fra Danmarks Radio eller kontoret, der opkræver vægtafgifter mv. for køretøjer.

For at opnå en institution af en vis størrelse vil det være givtigt, at mindre enheder fra forskellige ministerier og områder slås sammen og de-

ler lokaler, reception, it mv. jf. klyngepunktsstrategien. Man kunne opnå yderligere synergi ved at kombinere et sådant sted med et iværksætterhus, jf. afsnit 3.5.3, eller med kommunale og amtslige arbejdspladser.

Med vækststrategien som udgangspunkt er det dog også ønskeligt, at de eventuelle institutioner knyttede sig til den lokale ekspertise på øerne, dvs. søfart på Ærø, grøntsager på Samsø og fiskeri på Læsø.

Frem for at flytte eksisterende institutioner, med dertil hørende gener for de ansatte, som skal følge med, er det formentlig bedre at have en øbeliggenhed i tankerne ved etablering af nye funktioner. Alternativt kan man, ved flytning af en institution, sikre de bedst mulige betingelser for de ansatte. Det kan blandt andet bestå i fleksibelt flyttetidspunkt, konsulentstøtte til jobsøgning for ægtefælle og hjælp til at finde passende bolig.

4.5 Skattetiltag og afgiftsbesparelser

Som alle andre områder i Danmark er Læsø, Samsø og Ærø påvirket af de nationale regler vedrørende skatter og afgifter. En måde at give øerne vilkår på, der gør, at de kan klare sig selv, er ved at gøre undtagelser i den nationale lovgivning. Umiddelbart lyder det måske urealistisk, men regeringen har selv i Den regionale Vækststrategi fra maj 2003 kastet bolden op med forslag om udvidet befodringsfradrag i visse områder af Danmark (udkantsområderne). Et udvidet befodringsfradrag er imidlertid af begrænset værdi på øerne, da den lange transporttid besværliggør pendling, jf. afsnit 2.1.2. Som en del af Bornholmerpakken fra 1993 var der også visse særlige skatteregler, som dog ikke længere er gældende.

Ifølge et svar fra økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen (d. 7. juni 2002, til Peter Skaarup, S2280) går regeringen ikke ind for at indføre skattemæssige særordninger. Det anføres, at skattesystemets opgave er at finansiere offentlige udgifter og så vidt muligt bør virke adfærdsneutralt. Endvidere beskrives det, at der er risiko for, at ordninger i én region udløser forventninger i andre regioner, og der derfor kan skabes et kompliceret system af skattefritagelser og andre særregler, som er dyrere og mere uigennemsigtige end fx direkte tilskud. Endvidere vurderes det, at der kan være risiko for, at sådanne tiltag vil gå imod regeringens målsætning om at forenkle skattereglerne.

I dette afsnit gennemgås på trods heraf et antal mulige skattetiltag og afgiftsbesparelser. For hver type diskuteres de forventelige effekter og omkostningerne for staten herved. De forskellige tiltag har forskellige formål: nogle søger at bedre kommunernes situation, således at de kan forbedre den kommunale service og dermed holde gang i øerne. Andre påvirker direkte erhvervslivets vilkår.

Betydningen af kommunal service og skatteprocent for tilflytninger er analyseret ved hjælp af en økonometrisk model i Munch (2003). Analysen dækker udelukkende flytninger inden for hovedstadsområdet, hvorfor arbejdsmarkedsvariabler mister betydning, da alle kommunerne er inden for pendlingsafstand. Det konkluderes, at kommunale serviceudgifter har en signifikant positiv betydning, mens skatteprocenten har en signifikant negativ effekt. Det konkluderes endvidere, at præferencerne for service varierer mellem forskellige befolkningsgrupper. Serviceniveauet betyder mindre jo højere indkomst man har. Derimod varierer betydningen af skattesatsen ikke for forskellige indkomstgrupper – formentlig fordi skatten er nogenlunde proportional med indkomsten.

I Andersen (2002) og Norstrand og Andersen (2002) benyttes en tilsvarende model til at analysere flytninger mellem alle kommuner i Danmark. Fokus er her ikke på kommunal skat og service, men skat/serviceforholdet er dog inddraget i modellen. Her vises det, at primært for personer i arbejdsstyrken har skat/serviceforholdet betydning, mens studerende og personer uden for arbejdsstyrken ikke i samme grad reagerer herpå.

I dag støttes øerne via §22-tilskuddet, der gives på baggrund af de særlige øspecifikke omkostninger. I dette afsnit beskrives en række muligheder for yderligere at støtte øerne – inklusive en forhøjelse af §22-tilskuddet. Formålet er således at vurdere, hvilken metode der er mest hensigtsmæssig for at støtte udviklingen på øerne.

Staten kan dog ikke frit give statsstøtte til virksomheder, da det kan føre til, at konkurrencen mellem virksomhederne i EU fordrejes, jf. Konkurrencestyrelsen (2002). Forbudet mod statsstøtte er imidlertid ikke uden undtagelser. I visse tilfælde kan der gives statsstøtte, fx i forbindelse med regionalpolitik. Støtten skal anmeldes og godkendes af EU-kommissionen. Der er imidlertid en regel kaldet »de minimis regel«, som indebærer, at

statsstøtte under en vis tærskelværdi ikke skal anmeldes og godkendes. En virksomhed kan således modtage op til 100.000 EURO i offentlig støtte over tre år uden anmeldelse. For en række sektorer gælder undtagelsen dog ikke, det gælder blandt andet kul- og stålindustri og landbrugs-, fiskerisektoren. »De minimis reglen« omfatter en række forskellige støtteordninger.

4.5.1 **Nedsættelse af momsen**

En måde at styrke omsætningen på er at nedsætte momsen på de tre øer. En nedsættelse af momsen betyder, at priserne på varer vil kunne nedsættes i de lokale butikker. Det vil stimulere turismen og på den måde skabe flere arbejdspladser. De lokale vil have adgang til billigere indkøb og derfor formentlig foretage en større del af indkøbene på øerne.

Der vil imidlertid også være en række uønskede følgevirkninger, som bør inddrages. Øerne vil formentlig tiltrække en del »endagsturister«, hvis eneste ærinde vil være at sejle til øen, handle i en butik med lave priser, og vende hjemad igen. Selv om det naturligvis giver øget omsætning for de respektive rederier, og dermed bedre økonomi for ruterne, må det samfundsmæssigt set være en uheldig udvikling.

I en rapport om grænsehandel fra Skatteministeriet (Skatteministeriet, 2000) kortlægges grænsehandlen, ligesom fordele og ulemper herved diskuteres. Det konkluderes, at der, når man ser bort fra det ekstra besvær, netto ikke er hverken større ulemper eller fordele ved grænsehandel end ved almindelig erhvervsmæssig import. Der er imidlertid fordelingsvirkninger, idet staten må hæve skatterne for at finansiere det provenutab, som grænsehandlen giver anledning til. Disse skatter vil i hovedsagen blive betalt af andre end de, som får fordelene. Ydermere *er* der besvær ved grænsehandel, hvilket afspejles af, at grænsehandlens omfang påvirkes af, hvor stor prisforskel der er på varerne. Hvis prisforskellen øges, øges grænsehandlen, idet køberne er villige til at påtage sig større besvær for at få de billigere varer. Brutto er der derfor et større samfundsmæssigt tab.

I tilfælde af generel moms-nedsættelse på øerne er der ligeledes både en fordelingsmæssig effekt og en samlet samfundsmæssig effekt. De lokale beboere og erhvervsliv vil drage nytte af de nedsatte priser, ligesom borgere med forholdsvis let adgang til øerne vil det. Omvendt vil landets øvrige borgere skulle finansiere det manglende provenu. Samfundsmæssigt vil det

tabte udgøres af det ekstra besvær, som »grænsehandel« til øerne vil give anledning til. Det inkluderer øget miljøbelastning på grund af øget trafik (medmindre handlen udelukkende resulterer i bedre kapacitetsudnyttelse). Også lokalt kan der blive et skisma mellem en opblomstring af uskønne lavprisbutikker og det image om kvalitetsturisme, man ellers ønsker at have på øerne.

Endvidere må forudses nogle praktiske problemer ved indførelse af momsnedsettelse. Hvilke virksomheder skal have nedsat momsen? De som har adresse på øerne? Det kan betyde en voldsom opblomstring af postordrevirksomheder. En momsnedsettelse bør derfor begrænses til ydelser, som ikke kan eksporteres. Det vil sige fx hotelovernatninger.

Såfremt momsen på hotelovernatninger kun ville blive nedsat på øerne, ville øerne selvfølgelig få en konkurrencemæssig fordel i forhold til resten af landet. Alt efter hvor prisfølsomme hotelgæsterne er, kan man tiltrække yderligere turister, såfremt priserne bliver nedsat tilsvarende. Det bør imidlertid erindres, at hotellerne i højsæsonen er fuldt bookede, hvorfor det snarere vil være i skuldærsæsonen, at der kommer en effekt.

I Jensen og Wanhill (2002) undersøges effekterne af en generel momsnedsettelse for hoteller og feriecentre i hele Danmark. Ud fra estimerede priselasticiteter for et antal nationaliteter fås, at en halvering af momsen for overnatninger på hoteller og feriecentre betyder en stigning på 6% i antallet af hotelovernatninger. Tallet kan næppe direkte overføres til øerne (afhænger af nationalitetssammensætning mv.), men giver alligevel et fingerpeg om størrelsesordenen.

Ifølge opgørelsen i tabel 2.9 udgør omsætningen på hotellerne i alt 84,4 mio.kr. i henholdsvis Marstal, Ærøskøbing, Samsø og på Læsø. Af dette beløb udgør 25% moms, svarende til 21,1 mio. kr. Umiddelbart vil omkostningerne for staten derfor være 10,6 mio.kr. ved en halvering af momsen. Såfremt der sker en stigning på 6% i antallet af overnatninger, vil staten gå glip af 11,2 mio.kr. i moms, men vil til gengæld naturligvis få ekstra indtægter fra indkomstskatter mv. (forudsat, at det er ny turisme, og ikke turisme, som er flyttet fra andre steder i Danmark).

Økonomi- og erhvervsministeren har nyligt i et svar til Dansk Folkeparti afvist at indføre differentieret moms på hotelområdet (spørgsmål nr. S 4216). Der argumenteres for, at danske hotelpriser ikke er markant højere

end priserne i en række øvrige nordeuropæiske lande. Desuden er der i hotelbranchen positive forventninger til udvikling. Endelig påpeges det, at der er mange andre faktorer end prisniveauet der afgør, hvilken destination turister vælger.

En nedsættelse af moms på øerne ville skulle godkendes i EU, da det kan være konkurrenceforvridende. Man forsøger i EU at afvikle særordningerne jf. diskussionen i afsnit 4.5.5, hvilket gør, at det er tvivlsomt, om en moms-nedsættelse på de danske øer ville kunne gennemføres.

Såfremt der indføres lavere takster på færgeoverfarterne, vil det have tilsvarende effekter for turismen – omkostningerne ved en ferie på én af øerne vil være lavere.

4.5.2 **Indførelse af landliggerskat**

Der findes sommerhuse på alle tre øer, ligesom en del af helårshusene efter dispensation benyttes som sommerhuse. Ejerne af sommerhusene betaler ikke skat til sommerhuskommunen, ej heller ejendomsværdiskat, men kun grundskyld.

Dette gælder, uanset hvor meget eller hvor lidt sommerhusene benyttes. Man kan altså, i princippet, forestille sig, at sommerhuset bebos op til halvdelen af året. Det er dog også kommunen med helårsboligen, som har ansvar for at tilbyde det meste af den kommunale service, men stadig har sommerhuskommunerne udgifter. Det drejer sig om vedligeholdelse af veje, snerydning, biblioteker, hjemmehjælp, hjælpemidler, planlægning, byggesagsbehandlinger og generelle forespørgsler.

For fuldstændigt at kompensere for sommerhuskommunens forpligtelser kunne man genindføre af en *landliggerskat*, som tidligere har eksisteret. Det kunne være ved, at enten en del af indkomstskatten eller at ejendomsværdiskatten skulle tilfalde sommerhuskommunen.

Størrelsen på en eventuel landliggerskat er svær at vurdere. Omfanget af »en vis andel af indkomstskatten« kan give beløb af vidt forskellig størrelse til kommunekassen. Det er ikke muligt umiddelbart at give et skøn, da indkomsterne for sommerhusejerne ikke kendes. Ejendomsværdiskatten er også en indkomstskat, der udgør 10 promille af ejendomsværdien (for ejendomme op til en værdi på ca. 3 mio.kr.). Heraf tilfalder to tredjedele kommunen, mens amtet får en tredjedel. I tabel 4.5 er estimeret den samle-

de ejendomsværdi for sommerhuse beliggende i de fire økommuner. Den beregnede ejendomsværdiskat er herefter angivet. Det ses, at mens beløbene har en betragtelig størrelse på Samsø og Læsø, er beløbene mere beskedne på Ærø, hvor der ikke findes så mange sommerhuse. Ved overførsel af ejendomsværdiskat til sommerhuskommunen vil den øgede indtægt dog være mindre end angivet i tabellen, da lokale ejer en del af sommerhusene og dermed allerede betaler ejendomsværdiskat til sommerhuskommunen.

Tabel 4.5 Estimeret ejendomsværdiskat fra sommerhuse beliggende på de tre øer

Antal sommerhuse	iflg. oplysninger fra øerne	iflg. statistik fra Told- og Skattestyrelsen	Difference (Formentlig helårshuse der anvendes til sommerbolig)
Læsø	809	456	353
Samsø	1.100	737	363
Ærø	485	52	433
Ejendomsværdier pr. ejendom, 2002 (1000 kr.) iflg. Told- og Skattestyrelsen	Sommerhuse	Helårshuse	
Læsø	495	516	
Samsø	542	579	
Ærø	362	492	
	Provenu, der betales ejendomsværdiskat af (1000 kr.)	Ejendomsværdiskat i alt (1000 kr.)	Kommunens andel af ejendomsværdiskat (1000.kr)
Læsø	407.868	4.079	2.719
Samsø	609.631	6.096	4.064
Ærø	231.860	2.319	1.546

Kilde: Told- og Skattestyrelsen, 2003, turistbureauer og kommunerne på øerne og egne beregninger.

Note: Provenuet er bestemt ved at multiplicere antallet af sommerhuse med gennemsnitlig ejendomsværdi for sommerhuse, mens de resterende huse (helårshuse, der anvendes til sommerhuse) multipliceres med ejendomsværdi for helårshuse.

Fra Læsø har det ikke været muligt at opgøre antallet af sommerhuse i det åbne land (fritidshuse), hvorfor de ikke er inkluderet i opgørelsen.

Ejendomsværdiskatten er en indkomstskat og har intet at gøre med driften af selve huset og ejendomsskatten. Det kan derfor være svært at argumentere for, at beløbet skulle gå til sommerhuskommunen, idet det er en skat på boligværdien af egen bolig. Det er imidlertid en reel diskussion, hvorvidt sommerhuskommunerne taber eller vinder ved at have sommerhuse beliggende. Der foreligger ingen egentlige undersøgelser heraf. Det har ikke været muligt at få oplysninger om, hvor meget den totale grundskyld for huse, som anvendes til sommerhuse, udgør. For Samsø Kommune opgøres det dog, at for de reelle sommerhuse får kommunen ifølge 2003-budgettet ca. 1,9 mio.kr. i grundskyld.

En indførelse af landliggerskat med betaling af ejendomsværdiskat til sommerhuskommunerne vil være udgiftsneutral for staten, idet der er tale om en omfordeling mellem kommunerne. Andre sommerhuskommuner vil formentlig kræve, at ordningen også blev gældende for dem, således at der må forventes en vis afsmittende effekt.

Som et alternativ til landliggerskat kunne man alternativt forestille sig, at for eksempel udgifter til hjemmehjælp til sommerhusbeboere blev videregivet til hjemkommunen. Denne problemstilling har været behandlet i en arbejdsgruppe om Frit valg og kvalitet ledet af Finansministeriet med deltagelse fra andre ministerier, KL og Amtsrådsforeningen. Arbejdsgruppen vurderer, at det må være op til en politisk vurdering, hvorvidt der skal kompenseres. Imod taler merudgifter til administration (KL m.fl. 2003). Ifølge kommuneaftalen for 2004 vil man søge at indføre en mellemkommunal refusion af udgifter til hjemmepleje ved modtagerens ophold i sommerbolig.

4.5.3 **Tilbageførsel af grønne afgifter**

I fin tråd med forslaget om at styrke øernes image som grønne øer kunne man tænke sig, at de indbetalte grønne afgifter blev tilbageført til øerne. Det skulle ske med en betingelse om, at afgifterne blev anvendt til »grønne formål«. Det kunne være sikring af rent grundvand, opførelse af biogasanlæg eller andet. Øerne kunne på den måde blive til eksperimenterier for hele Danmark, hvor man i praksis styrker den grønne livsstil. Mere vidtgående kunne man tænke sig at både beboere og erhvervsliv blev fritaget for at

betale grønne afgifter for på den måde at stimulere erhvervslivet og øge øernes attraktivitet.

Grønne afgifter er afgifter, der forsøger at påvirke borgernes adfærd i en miljøvenlig retning. De inkluderer energiafgifter, transportafgifter og miljøafgifter. Sidstnævnte findes på miljøskadelige produkter mv.

Provenuet fra de grønne afgifter tilfalder staten og er ikke øremærkede til speciel anvendelse. En beslutning om tilbageførsel af de grønne afgifter til øerne må derfor karakteriseres som et fordelingspolitisk spørgsmål. Der er ikke økonomiske eller effektivitetsmæssige fordele i forhold til en øget støtte fra staten enten til kommunerne (eventuelt med en anden fordelingsnøgle end §22) eller ved oprettelse af en fond, der støtter private virksomheder og initiativer af »grøn karakter«.

Såfremt beboere og/eller erhvervsliv på øerne blev fritaget for at indbetale visse grønne afgifter, ville det naturligvis have andre effekter. For beboerne ville det reelt svare til en skattelettelse, men det ville også fjerne den ønskede påvirkning af borgernes adfærd. Samfundsmæssigt virker det derfor som mere optimalt at øge støtten til kommunerne, og i stedet sænke kommuneskatten. Tilsvarende ville en fritagelse af grønne afgifter for erhvervslivet fjerne den ønskede påvirkning af adfærd. Man kunne derfor risikere at tiltrække miljøbelastende virksomheder, og således modarbejde målsætningen om grønne øer. Omvendt vil det naturligvis være positivt for erhvervslivet og formentlig øge beskæftigelsen, hvilket er af stor betydning for øerne.

En opgørelse fra Læsø Kommune viser, at grønne afgifter på henholdsvis elektricitet, vand, kloak og renovation i 2002 udgjorde 16,2 mio.kr. fordelt med 12,2 mio.kr. på elektricitet, 1,8 mio.kr. på vand, 0,9 mio.kr. på kloak og 1,3 på renovation. Opgørelsen er lavet ud fra forsyningsvirksomhederne. Opgørelsen omfatter således ikke fx grønne afgifter til køretøjer, benzin osv. Med en grov antagelse om, at forbrugsmønsteret pr. person er den samme i de tre andre økommuner kan de tilsvarende grønne afgifter beregnes, jf. tabel 4.6. På Læsø betales ca. 7.300 kr. om året pr. person (beregnet ud fra befolkningen ultimo året).

Tabel 4.6 Anslåede beløb for grønne afgifter til elektricitet, vand, kloak og renovation

Kommune	Beløb pr. indbygger (kr.) (antages ud fra Læsø)	I alt (mio. kr.)
Marstal	7.300	23.8
Ærøskøbing	7.300	27.5
Samsø	7.300	30.7

Med de nævnte antagelser udgør de grønne afgifter inden for de nævnte områder således i alt 98.2 mio.kr. på de tre øer.

4.5.4 Ændringer i udligningssystemet

Som beskrevet i Indenrigsministeriet (1996) har økommunerne på visse områder ekstra udgifter. Det danner baggrunden for § 22-tilskuddet i udligningssystemet. Ved en øgning af tilskuddet øges mulighederne for, at kommunerne kan sikre fornuftig service og samtidig sætte skatteprocenterne ned. På den måde sikres, at øerne er attraktive for både erhvervsliv og borgere.

Derudover er økommunerne påvirket af det lave beskatningsgrundlag og befolkningssammensætningen, jf. afsnit 2.4. Hvorvidt der bør være øget – eventuel fuld – udligning, er en omfattende og interessant diskussion, som anses for at være uden for denne analyses område. Som nævnt i afsnit 2.4 er der p.t. nedsat et udvalg, der analyserer tilskuds- og udligningssystemet.

4.5.5 Fjernelse eller nedsættelse af arbejdsmarkedsbidrag

Lønudgifter udgør en stor del af omkostningerne for mange virksomheder – også på øerne. Såfremt lønudgifterne kunne sænkes, ville det blive mere attraktivt for virksomheder at lokalisere sig på en af øerne. En måde at opnå det på ville være en fjernelse eller nedsættelse af arbejdsmarkedsbidraget. Umiddelbart ville det komme de ansatte til gode. Det vil naturligvis gøre det attraktivt at være ansat på én af øerne, men ikke sænke omkostningerne for erhvervslivet. Lønnen bør derfor kunne være tilsvarende lave på øerne. Det kan muligvis give problemer med overenskomster, hvorfor fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer bør tages i ed, inden et sådant tiltag igangsættes. Alternativt skal arbejdsmarkedsbidrag betales alligevel,

men efterfølgende tilbagebetales til virksomhederne. Dette vil formentlig give problemer med EU-lovgivning. Ifølge et svar fra økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen af 7. juni 2003 har EU som »udgangspunkt et forbud mod, at EU-landene yder statsstøtte, herunder skattemæssig statsstøtte for at tiltrække og fastholde virksomheder«. Der kan dog ifølge svaret godkendes statsstøtte i særlige tilfælde, men har siden 1998 strammet op for godkendelser. Der er én undtagelse, nemlig »støtte til bestemte områder med regionale handicap«. Støtten skal i disse tilfælde rettes mod at afhjælpe disse handicap, og støttens størrelser skal svare til størrelsen af disse handicap. Desuden vil kommissionen tage hensyn til negative virkninger for andre EU-lande. Størstedelen af de regionale særordninger (på Mallorca, Korsika og de Kanariske øer) er under afvikling. På den baggrund finder regeringen det tvivlsomt, at Kommissionen vil godkende nye skattemæssige særordninger.

I tabel 4.7 er angivet omfanget af arbejdsmarkedsbidrag betalt af indbyggerne på de fire øer. Beløbene angiver mindste forventede omkostninger for staten ved at fjerne arbejdsmarkedsbidraget, idet en opblomstring af erhvervslivet naturligvis kan betyde, at staten mister yderligere indtægter, såfremt jobbene ellers havde været lokaliseret andre steder i landet. Det ses, at samlet udgjorde arbejdsmarkedsbidraget betalt på de fire øer 108 mio.kr.

Tabel 4.7 Arbejdsmarkedsbidrag indbetalt for beboere på de tre øer og i hele Danmark, 2001

Kommune	Arbejdsmarkedsbidrag (1000 kr.)
Marstal	23.258
Ærøskøbing	30.839
Samsø	35.773
Læsø	18.943
I alt	108.813

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Ifølge tabel 4.7 ses, at samlet udgjorde arbejdsmarkedsbidraget betalt på de fire øer 108 mio.kr.

4.6 **Modeller for den fremtidige kommunestruktur**

Ingen af de tre øer ønsker sammenlægning med en fastlandskommune. Dette er det næsten entydige budskab fra øerne.

Når modviljen mod sammenlægning med en fastlandskommune er så stor, skyldes det bl.a. følgende vurderinger:

Netop fordi de er øer, udgør de trods deres lidenhed hver en selvstændig egn med egen identitet. Beboerne har et særligt skæbnefællesskab, som ikke opleves i fastlandskommuner, hvor pendling og anden kommunikation med omverdenen er ukompliceret. De lever under en række særlige vilkår, som øboerne naturligt nok er langt mere indlevet i end beboere på fastlandet. Det gælder kultur, fritid og i det hele taget lokalsamfund. Men det gælder også mange servicefunktioner:

Først og fremmest er en velfungerende færgefart en nødvendig betingelse for øernes overlevelse. Men også på andre områder har de andre vilkår end fastlandet. Der skal være tilfredsstillende sundhedstjeneste og beredskab. Hvad angår skolegang, må øboerne leve med, at børnene skal skifte skole senest efter 10. klasse.

Det er også tvivlsomt, om økommunerne – og fastlandskommunerne – opnår de samme fordele ved en sammenlægning, som kan opnås, når nabokommuner i det øvrige land lægges sammen. Det vel nok væsentligste formål med at lægge kommuner sammen er at opnå stordriftsfordele. Men de er svære at indkassere, når der er tale om øer: skolestrukturen kan ikke integreres med fastlandskommunens. Der kan ikke være et sjak vejarbejdere, der vedligeholder veje for hele den nye kommune. For børnepasning, ældreomsorg og de fleste andre kommunale serviceydelser gentager dette problem sig. Nogle af stordriftsfordelene ved sammenlægningen er altså tvivlsomme, og dermed brister en væsentlig begrundelse for at foreslå sammenlægning med en fastlandskommune.

Dernæst kommer spørgsmålet om indflydelse. Antallet af vælgere på øerne er så lille i forhold til de nærliggende fastlandskommuner, at det er tvivlsomt, om der overhovedet vil blive valgt repræsentanter fra øerne. Og selv hvis der skulle blive valgt en enkelt eller to, vil indflydelsen være beskeden. Disse forhold er illustreret i tabel 4.8, der viser antal vælgere og antal valgte i økommunerne og i de fastlandskommuner, de evt. kunne lægges sammen med. Eksempelvis var der i 2001 5834 vælgere på Ærø,

hvor der i Svendborg var 33.531. I Svendborg gik der således 1598 vælgere pr. medlem af kommunalbestyrelsen. Slås Ærø sammen med Svendborg, og uden at andre kommuner kommer med, bliver det samlede vælgertal (med 2001-tallene) 39.365 svarende til 1.874 pr. folkevalgt med 21 medlemmer af kommunalbestyrelsen. Ærø leverer således stemmer nok til tre mandater. Men det er langt fra sikkert, at der bliver valgt tre fra Ærø. For Samsø og Læsø er mulighederne endnu ringere.

Tabel 4.8 Stemmer og valgte ved kommunalvalget i 2001

	Vælgere	Valgte mænd	Valgte kvinder	Vælgere pr. mandat	Afgivne stemmer
Marstal	2.664	9	2	242	2.268
Ærøskøbing	3.170	10	3	244	2.671
Ærø	5.834	19	5	243	4.939
Svendborg	33.561	17	4	1.598	28.760
Odder	15.435	14	5	812	13.610
Samsø	3.386	9	4	260	2.919
Frederikshavn	26.835	18	3	1.278	22.415
Læsø	1.800	9	0	200	1546

Yderligere forringes indflydelsen af geografien. En kommunalbestyrelse bestemmer selv mødetidspunkter og (inden for visse rammer) antal. Derudover holdes en række uformelle møder.

Repræsentanterne fra øerne er bundet af sejlplanerne. Det kræver en meget fleksibel mødetilrettelæggelse at tage hensyn til det. Dernæst kan de sjældent deltage i uformelle møder og slet ikke, hvis de indkaldes med kort varsel. Disse forhold betyder også, at det bliver et tidskrævende tillidsjob for en øbo at være kommunalbestyrelsesmedlem. Det kan gøre det vanskeligt at passe andet arbejde og vil derfor gøre det mindre attraktivt at søge valg.

Det er således opfattelsen på de tre øer, at en kommunesammenlægning ikke vil løse deres problemer, men muligvis endda forstærke dem.²⁴

Det betyder imidlertid, at de notoriske udfordringer, de tre øer står overfor, må løses på anden måde. Problemerne skyldes dels, at det er økommuner, dels at der er tale om små kommuner. Disse problemer vil selvsagt blive forstærket, hvis der gennemføres en kommunalreform, der

tilfører kommunerne flere opgaver, og hvor kommuner i det øvrige land lægges sammen.

I det følgende er gennemgået forskellige muligheder. De er beskrevet som modeller med bestemte forudsætninger om udfaldet af reformtankerne. Da kommunalt samarbejde i de fleste modeller er en forudsætning for rationel drift, er der et særligt afsnit om dette emne.

4.6.1 **Model 1: Hver ø udgør én kommune (Der kommer ingen større reformer i det øvrige land)**

Denne model er en fortsættelse af de nuværende vilkår, idet Ærø dog er blevet til én kommune.

Betragtet som driftsvirksomhed er det en hovedopgave at få løst de opgaver, som de tre kommuner ikke selv har befolkningsunderlag til, dvs. hvor de ikke er bæredygtige. Det er en opgave, der i de seneste år er blevet påtrængende og især for mindre kommuner. En af årsagerne er den specialisering i den kommunale forvaltning, som har fundet sted og stadig udvikles²⁵. Der er så vidt ses tre muligheder for at udføre disse opgaver:

1. Udlicitering. En nærliggende løsning er at udlicitere opgaver og dermed lade private udføre dem. Her har de tre øer imidlertid et særligt problem. Det er nemlig forudsætning for udlicitering, at der er et marked, og det er der ikke på de tre øer. Selv for kerneopgaver som personlig pleje, kan det knibe. Det fremgår således af frit valg-databasen, at de tre øer øjensynlig ikke har fået tilbud fra private leverandører. For andre opgaver som fx hjemmesygepleje, sundhedspleje, genoptræning og PPR vil det næppe være muligt at etablere et fungerende marked. En anden forudsætning er, at opgaven lovligt kan overlades til private. Det er ikke muligt med myndighedsopgaver som fx skat. Det er heller ikke lovligt at lade private stå for undervisning (eksempelvis 10. klasse). Dog findes der jo private skoler som supplement til de offentlige.
2. Kommunalt samarbejde. I denne model og med den givne forudsætning må det forudses, at mange opgaver – som det faktisk er tilfældet i dag – skal løses ved deltagelse i kommunale samarbejder. Hvordan de tre

Økommuner kan indgå i kommunale samarbejder, er diskuteret nedenfor.

3. Staten udfører visse opgaver evt. ved at lade et nyt regionalt organ eller en anden primærkommune gøre det på statens vegne. Formålet med denne løsning kan dels være at give staten ansvaret, dels at gøre staten helt eller delvis finansielt ansvarlig. Denne løsning kan muligvis være hensigtsmæssig for udvalgte opgaver. For de fleste nuværende og formentlig kommende kommunale opgaver er løsningen dog næppe hensigtsmæssig. Staten er ikke skruet sammen til at løse kommunale opgaver.

4.6.2 **Model 2: Hver ø udgør én kommune (Der kommer en reform i det øvrige land med større kommuner)**

Hvis der kommer en reform i det øvrige land, der tilføjer kommunerne flere opgaver, så vil økommunernes problem med manglende bæredygtighed blive endnu mere mærkbart. Da strukturkommissionens forslag af gode grunde ikke kendes, kan der kun gisnes om, hvilke opgaver der evt. vil blive tilført kommunerne. Et meget omdiskuteret eksempel er at oprette sundhedscentre, der kræver et befolkningsunderlag på ca. 30.000 indbyggere. Bliver det en primærkommunal opgave, er det ikke en opgave, som nogle af øerne har grundlag for at løfte selv. I det hele taget må det forudses, at regeringens forudsætning for at tildele kommunerne nye opgaver er, at vi får større kommuner. De potentielle nye opgaver kræver en vis bæredygtighed.

Principielt adskiller denne situation sig kun fra model 1 ved at forstærke kommunernes behov for at få udført opgaver af andre eller sammen med andre. Det bliver derfor endnu mere påtrængende at dyrke de løsningsmuligheder, der er nævnt som 1-3 under model 1.

4.6.3 **Model 3: Christiansø-modellen**

Det er åbenbart, at øerne ikke kan opnå noget, der ligner ligestilling med det øvrige land, uden at staten giver en håndsrækning – i form af finansiell støtte og muligvis særlig lovgivning. Det fører til spørgsmålet om at give staten et direkte medansvar for øernes vilkår, dvs. give øerne en særstatus

med staten som aktiv makker. Det har vi ét eksempel på herhjemme, nemlig Christiansø²⁶.

Christiansø bestyres af Forsvarsministeriet og står dermed uden for den kommunale inddeling. Det betyder, at beboerne ikke betaler kommune- og amtsskat. Men det er ikke muligt at få en dækadresse på øen. I praksis løses nogle opgaver af Nexø Kommune (nu Bornholms Regionskommune) med betaling fra staten. Modellen kan ikke uden videre overføres til de tre øer. Der bor kun 110 personer på Christiansø. Men elementer kan bruges.

I modellen er de tre øer selvstændige kommuner. Opgaverne deles mellem staten og kommunerne, formodentlig således at staten får ansvaret for opgaver, hvor kommunerne ikke er bæredygtige, herunder særlige opgaver som følge af, at de er øer. Finansieringen af disse opgaver kan 1) påhvile staten, 2) deles mellem stat og kommune (fx ved at staten betaler den meromkostning, der er ved at udføre opgaven i et mindre øsamfund) eller 3) påhvile kommunerne.

Fordelen ved at inddrage staten i driften og finansieringen er dels at give staten et direkte ansvar for øerne, dels at lade staten bære en del af de omkostninger, der er forbundet ved at være et øsamfund.

4.6.4 **Model 4: Tre øer – én kommune**

Der kan peges på den mulighed, at de tre øer lægges sammen til én kommune. Det siger sig selv, at der kun på enkelte områder kan opnås stor-driftsfordele ved denne konstruktion. Men der kan være gode grunde til et vidtgående samarbejde mellem de tre øer, som har så meget til fælles.

Med udgangspunkt i Christiansø-modellen kan man godt forestille sig en model, hvor de tre øer til sammen udgør noget, der ligner en kommune. Modellen indebærer:

- At staten har ansvaret for en række opgaver.
- Dette ansvar deles med en fælles bestyrelse for de tre øer, altså en slags kommunalbestyrelse.
- Der etableres lokalråd på hver ø med vidtgående selvbestemmelse. Den nye kommunalbestyrelse må vurdere, hvilken arbejdsdeling som er hensigtsmæssig.

Den fælles bestyrelse kan være valgt direkte eller indirekte af de tre lokalråd. Vælges den sidste løsning, bliver de tre lokalråd i realiteten en slags kommunalbestyrelser, og den fælles bestyrelse kommer til at svare til bestyrelsen i et kommunalt fællesskab, men med flere og stærkere beføjelser end et sædvanligt kommunalt fællesskab oprettet efter styrelseslovens §60.

Udgangspunktet for denne model er et ønske om, at hver ø bevarer sin andel af de kommunale arbejdspladser. For så vidt angår kerneområderne pasning, skole og ældrepleje giver det sig selv. Det er personorienteret service.

De administrative opgaver kan der derimod rykkes rundt på. Det gælder navnlig økonomifunktion, it-service (planlægning og programmering), personalekontor, skat, forvaltninger og topledelse. Her kan der vælges mellem to fremgangsmåder:

1. Arbejdsdeling

Denne fremgangsmåde indebærer, at funktionerne deles mellem de tre øer. En kommune har økonomifunktionen, en anden personalekontoret og den tredje fx skat. Fordelen ved denne fremgangsmåde er, at der skabes bedre faglige miljøer og dermed større faglig bæredygtighed. Ulempen er, at nogle af funktionerne er servicefunktioner for andre enheder, og dermed er der behov for hyppige kontakter. Fx er det u hensigtsmæssigt at samle it-support (løbende installation og vedligeholdelse) på én ø. Det kan betyde, at nogle medarbejdere skal flytte med opgaven eller overføres til og oplæres i et nyt område.

2. Virtuelle afdelinger

Ved denne fremgangsmåde etableres der funktioner, hvor personalet er spredt. Der er én chef for hver enhed, men medarbejderne er fordelt på øerne. Denne model er lettere at gå til. Det vil dog være svært at opnå samme faglige bæredygtighed, som når funktionerne samles ét sted. Fremgangsmåden kræver mere anvendelse af it end modellen med arbejdsdeling.

Med hensyn til specialiserede funktioner og opgaver, der kræver stort befolkningsunderlag, kan den nye kommune i nogle tilfælde udføre dem ved at have rejsende medarbejdere (der selvfølgelig udfører en del ved it-

kommunikation), ved at overlade udførelsen til private eller ved at samarbejde med fastlandskommuner.

Denne model forudsætter en avanceret grad af anvendelse af de nye it-redskaber. Det gælder bl.a. udstrakt anvendelse af video-kommunikation. De tre øer har allerede forberedt sig herpå ved anskaffelse og ibrugtagning af video-kommunikationsudstyr. Den kræver også en fuldstændig ens dokumenthåndtering. Hvis den realiseres med succes, vil den blive et enestående eksempel på decentral kommunal ledelse.

4.6.5 **Model 5: Sammenlægning med fastlandskommuner**

Såfremt Strukturkommissionens arbejde resulterer i en omfattende kommunalreform, kan det ikke udelukkes, at de tre øer tvinges til sammenlægning med en fastlandskommune. Som beskrevet ovenfor, er der for øerne en del ulemper forbundet herved. Hvis det alligevel bliver virkelighed, bør der tages specielle hensyn til øerne for at sikre øsamfundenes overlevelse.

I denne model vil det være naturligt at oprette et *lokalråd* for hver ø med vidtgående selvbestemmelse. Det kunne opbygges således:

- At lokalrådet vælges, som om det var en kommunalbestyrelse, dvs. efter reglerne i den kommunale valglov.
- At lokalrådet selv bestemmer antallet af medlemmer af rådet inden for grænser, der er fastlagt af indenrigsministeren²⁷.
- At der ydes vederlag mv. efter reglerne i styrelseslovens § 16a.
- At lokalrådet konstitueres og fungerer som en kommunalbestyrelse med de undtagelser, der ligger i, at det ikke er en egentlig kommunalbestyrelse (dvs. reglerne i styrelseslovens kapitel II).

Som minimum skal lokalrådet have tillagt de opgaver, der er nævnt i styrelseslovens § 65 d stk. 2, dvs.:

- Lokalplaner
- Dispensationer fra lokalplaner og byplanvedtægter
- Servitutter
- Trafiksikring
- Private fællesveje
- Støjulempen i forbindelse med fritidsaktiviteter
- Opgaver efter kapitel 6 i lov om folkeskolen
- Dagpasning af børn

- Opgaver efter de uskrevne regler om kommunernes opgavevaretagelse (fx erhverv og turisme).

Det vil være naturligt at lokalrådet derudover får opgaver bl.a. om:

- Omsorg for ældre
- Offentlige veje
- Beredskab
- Lokalt museum
- Folkeskole
- Havne

Derudover skal lokalrådet høres i sager, der direkte vedrører øen såsom:

- Administration af zonetilgivningen
- Indretning og organisering af lokalt servicekontor
- Ansættelse af ledende medarbejdere med arbejdssted på øen
- Færgefarten
- Kommuneplan

I styrelseslovens § 65 d, der blev indført i 1994, er der hjemmel til at oprette lokalråd. Dette forslag er dog mere vidtgående end § 65d ved:

- At lokalrådet er direkte valgt. Efter § 65d skal lokalrådet vælges af kommunalbestyrelsen.
- At opgaverne og dermed lokalrådets selvbestemmelse er fastlagt på forhånd. Efter § 65 er det kommunalbestyrelsen, der afgør, hvilke opgaver lokalrådet skal have.
- At der foreslås flere opgaver henlagt til lokalrådet end nævnt i § 65d.

Disse forhold betyder, at der skal etableres særlig lovhjemmel for lokalrådene²⁸.

Det vil også være naturligt, at dele af den kommunale administration lokaliseres på øen, dels for at yde lokal service, dels for at tilføre øen arbejdspladser. Der er således tale om:

- Lokal borgerservice, hvor alle almindelige ekspeditioner kan foretages. Det svarer til, hvad der er gjort i lokalområder i mange kommuner. På Bornholm er der således et servicekontor i hvert af de gamle rådhus.

- Lokalt socialkontor. Den lokale administration skal yde almindelig social service som bistandshjælp, udbetaling af sygedagpenge, administration af folkepension mv.
- Udvidet lokal service. Der skal være faste ugentlige tider, hvor beboerne kan betjenes af specialister i skat, familierådgivning, PPR mv.
- Udvalgte funktioner kan være fast placeret på øen, også selv om de betjener alle borgere i kommunen.

4.6.6 **Kommunalt samarbejde**

I modellerne 1 og 2, hvor de tre øer hver udgør en kommune, er der stærke argumenter for, at en hel del opgaver løses ved kommunalt samarbejde.

Det kan ske ved at danne kommunale fællesskaber efter styrelseslovens § 60, ved at en kommune som entreprenør udfører opgaver for en økommune og ved projektorganiseret samarbejde²⁹. Det er vigtigt, at samarbejdet er forpligtende, fordi økommunerne har behov for stabilitet i opgaveløsningen. De skulle ikke gerne komme i en situation, hvor samarbejdet hurtigt opløses, og kommunerne pludselig står alene med ansvaret.

Det er nævnt som mulighed, at de tre kommuner kan løse opgaver i fællesskab. Som følge af geografien kræver det en særlig indsats svarende til det, der er nævnt under model 4.

Nok så nærliggende er det, at der samarbejdes med større kommuner i land på den måde, at fastlandskommune udfører opgaver for økommunerne (hvilket allerede er tilfældet i en vis udstrækning). Det vil derfor være naturligt, at det sker ved indgåelse af betjeningsoverenskomster. Det kan evt. ske efter styrelseslovens § 60.

Det, der for de tre øer kan opstå som problemer, er:

- At fastlandskommunen optræder som storebror. Øerne får ingen eller kun lidt indflydelse på opgaveløsningen.
- At fastlandskommunen forlanger en meget høj pris. Øerne har i mange tilfælde intet alternativ.
- At der ikke er nogen fastlandskommune, der vil udføre opgaverne.

Disse forhold kan gøre det nødvendigt, at kommuner ved lovgivning forpligtes til at udføre opgaver for økommunerne, at økommunerne sikres indflydelse på udførelsen, og at der kommer regler om omkostningskalkulati-

on og prissætning. Det sidste kan betyde, at staten må medfinansiere for at undgå at pålægge fastlandskommunerne ekstra omkostninger, der er forbundet med øerne, helt svarende til de nuværende tilskud til økommunerne.

4.7 **Betydningen for kommunens økonomi, når en familie flytter til kommunen**

Det altdominerende ønske for de tre øer er at få folk til at flytte til. Det er en nødvendighed for at opretholde service og trafik og for at udvikle kultur.

Det har også betydning for kommunens økonomi. Den får både indtægter og udgifter af de nye indbyggere.

Når en familie flytter til øen, får kommunen både direkte og indirekte indtægter³⁰. De direkte indtægter består af:

1. Indkomstskat til kommunen.
2. Udligning af beskatningsgrundlag. Hvis indkomsten pr. person i husstanden er lavere end landsgennemsnittet forøges kommunens indtægter fra udligningen³¹. Har tilflytterne større indkomster, formindskes kommunens tilskud fra udligningen.
3. Kommunens bloktilskud forøges. Da statens bloktilskud til kommunerne tildeles efter beskatningsgrundlag, vil tilflyttere med indtægter forøge kommunens bloktilskud, og på den måde, at jo større indtægt tilflytterne har, jo mere følger der med i bloktilskud.
4. Udligning af udgiftsbehov. Hvor meget kommunen får øget sit tilskud efter denne udligning, afhænger meget af husstandens sammensætning. Det afgørende er de kommunale udgiftsbehov, familien rummer. Er der ældre og børn i husstanden og ikke mindst børn af enlige, så er behovet stort, og dermed også tilskuddet til kommunen. Består tilflytterfamilien i stedet af to funktionærer, så er udgiftsbehovet nærmest nul, og kommunen får derfor ikke et øget tilskud fra udgiftsbehovsudligningen.

4.7.1 Indkomster til kommunerne

I tabel 4.9 er vist disse indkomstvirkninger for udvalgte familietyper. I tabellen er tallene taget med Ærøskøbing som eksempel, fordi skatten i Ærøskøbing ligger mellem yderpunkterne. Som det ses af tabellerne i afsnit 4.7.2, er der dog ikke stor forskel på virkningerne i de fire kommuner.

Tabel 4.9 Indtægter til kommunen ved tilflytning af en familie (Ærøskøbing som eksempel)

Tilflytterfamilien	Indkomst 1.000 kr.	Kommunens indtægter ved familiens tilflytning. 1.000 kr.
Enlig pensionist		
Alder 67 år	100	37
Alder 67 år	300	42
Alder 77 år	100	46
Alder 77 år	300	51
Alder 87 år	100	75
Alder 87 år	300	80
Ægtepar med to børn på 4 og 8 år	300	165
	600	172
Ægtepar, hvor begge ægtefæller er 50 år	300	61
	600	68
Enlig mor med to børn på 4 og 8 år		
Arbejdsløs	130	214
Funktionær	300	206

Ved at se på tabellen er der en række forhold, der springer i øjnene:

- Der er i flere tilfælde tale om store beløb. Fx vil en nytilflyttet familie med to børn forøge kommunens indtægter med 160-170.000 kr. afhængig af, hvor meget familien tjener.
- Det er især udligningen af udgiftsbehov, som er årsag til de store variationer. Som det ene yderpunkt har vi den enlige arbejdsløse mor, som virkelig opfylder en stribe af kriterierne i udligningen af udgiftsbehov. Som det andet yderpunkt har vi et midaldrende ægtepar, hvor begge har arbejde. Det er ikke en familie, der belaster en kommune, og de udløser derfor næsten ingen tilskud fra udligningsordningen.
- Det er bemærkelsesværdigt, at forskelle i indkomst for samme husstandstype, næsten ikke betyder noget. Kommunens indtægt er stort set den samme, om husstanden tjener 300.000 kr. eller 600.000 kr. Det skyldes indkomstudligningen. Husstanden med 600.000 kr. i indkomst

betaler ganske vist dobbelt så meget i kommuneskat som husstanden, der tjener 300.000 kr., men 90% af denne merindtægt modregnes i indkomstudligningen.

Disse tal er nyttige, når det overvejes, hvilke typer husstande øerne ønsker at tiltrække. Her kan tallene imidlertid ikke bruges direkte, for de viser kun indtægterne og ikke kommunens udgifter. Nok tilfører den enlige mor kommunen en pæn sum penge. Men hun koster også kommunen. Er hun og børnene velfungerende, og kan børnene overtage ledige pladser i børnehaver og skole, så er familien en god forretning. Er det ikke tilfældet, kan det alt i alt blive til en udgift for kommunen.

Det vil derfor være rimeligt også at beregne kommunens udgifter ved de viste familietyper. Det er imidlertid kun kommunen, der kan gøre det på et realistisk grundlag. Andre må gøre det ud fra gennemsnitstal, og de dur ikke i denne forbindelse. Flytter fx et barn til kommunen, og kan barnet indgå i en allerede eksisterende klasse, så er kommunens udgifter minimale. Er barnet derimod årsag til, at der skal dannes en ny klasse, så er udgiften betragtelig. Nogle kommuner foretrækker dagpleje frem for de dyrere vuggestuer. Gennemsnitstal er en blanding af begge dele.

Med disse forbehold kan det som tommelfingerregel antages, at kommuner, der har ledig kapacitet, har færre udgifter i forbindelse med tilflyttere end kommuner, der har knap kapacitet, og det vil normalt sige kommuner med voksende befolkningstal.

For dog at give en antydning af økonomien er det med Marstal som eksempel forsøgt at beregne, hvad den enlige pensionist koster. Beregningen er gennemført ved at tage Marstals udgifter til ældreområdet og fordele dem efter aldersgrupper svarende til den vægt, aldersgrupperne blandt de ældre har i udligningen af udgiftsbehov. Resultatet er vist i tabel 4.10. Da tabel 4.9 viser, at der på indtægtssiden ikke er stor forskel mellem en pensionist med stor og en med beskeden indkomst, er som eksempel valgt en pensionist med 100.000 kr. i skattepligtig indkomst.

Tabel 4.10 Beregnede indtægter og udgifter ved, at en pensionist flytter til Marstal. Pensionist med 100.000 kr. i skattepligtig indkomst.

1000 kr.	67 år	77 år	87 år
Kommunens indtægter ved tilflytningen (fra tabel 4.9)	36,1	45,6	74,5
Kommunens udgifter	20,8	45,1	111,4
Nettoindtægt	15,3	0,5	-36,9

Hvis tallene holder, så viser tabellen, at der er et overskud ved at tiltrække pensionister i slutningen af 60'erne. Senere balancerer indtægter og udgifter, og for de ældste har kommunen flere udgifter end indtægter. Tabellen kan også læses som, at en tilflyttet pensionist i de første år bidrager positivt til kommunekassen, mens pensionisten senere koster mere end udligningerne kompenserer.

4.7.2 Mere om beregningerne

Tallene i tabellerne ovenfor stammer fra forskellige bidrag, nemlig:

Indkomstskat til kommunen: beregnet som skattepligtig indkomst \times kommunens udskrivningsprocent.

Udligning af beskatningsgrundlag: Beskatningsgrundlaget opgøres som udskrivningsgrundlag (dvs. summen af skattepligtige indkomster) + 7% af grundværdier + provenu af ejendomsværdiskat omregnet til udskrivningsgrundlag. Da grundværdier og ejendomsværdier ikke påvirkes af til- og fraflytning, er det derfor kun ændringer i de skattepligtige indkomster, der tæller. I beregningerne er der ikke taget hensyn til de særlige regler om overudligning.

Bloktilskuddet: beregnet netto, dvs. bloktilskuddet fra staten reduceret med kommunens udgifter til moms og flygtningeudligning.

Udligning af udgiftsbehov: I beregningen af udgiftsbehov indgår tre elementer:

- Et grundtilskud, der gives til alle kommuner uanset størrelse. Da dette tilskud er fast, påvirkes det ikke af til- og fraflytning.

- Et aldersbetinget udgiftsbehov. Det, der tæller mest er børn, ældre og den beregnede hyppighed af førtidspensioner.
- Et beregnet socialt udgiftsbehov. Som kriterier indgår her bl.a. børn af enlige, udlejningsboliger og arbejdsløse.

Udligning vedr. flygtninge og indvandrere: De tre øers indtægter fra de særlige udligningsordninger vedr. flygtninge og indvandrere er ikke medtaget. Det er små beløb, og for øerne tæller de næsten ikke.

I nedenstående tabel 4.11-4.14 er givet eksempler på bidragenes størrelse for de fire økommuner ved forskellige familietyper.

Tabel 4.11 Kommunens indtægter, hvis et ægtepar med begge ægtefæller på 50 år flytter til kommunen (1000 kr.)

Ægtepar – begge ægtefæller 50 år	Samsø		Marstal		Ærøskøbing		Læsø	
Indkomst	300	600	300	600	300	600	300	600
Indkomstskat til kommunen	67,5	135,0	62,4	124,8	64,5	129,0	67,2	134,4
Udligning af beskatningsgrundlag	-8,8	-70,1	-8,8	-70,1	-8,8	-70,1	-8,8	-70,1
Bloktilskud (netto)	3,8	7,6	3,8	7,6	3,8	7,6	3,8	7,6
Udligning af udgiftsbehov	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Kommunens indtægter	64,1	74,1	59,0	63,9	61,1	68,1	63,8	73,5

Tabel 4.12 Kommunens indtægter, hvis en enlig mor med to børn flytter til kommunen (1000 kr.)

Enlig mor med to børn på 4 og 8 år	Samsø		Marstal		Ærøskøbing		Læsø	
Indkomst	130	300	130	300	130	300	130	300
Indkomstskat til kommunen	29,3	67,5	27,0	62,4	28,0	64,5	29,1	67,2
Udligning af beskatningsgrundlag	52,1	17,4	52,1	17,4	52,1	17,4	52,1	17,4
Bloktilskud (netto)	1,7	3,8	1,7	3,8	1,7	3,8	1,7	3,8
Udligning af udgiftsbehov	132,3	120,4	132,3	120,4	132,3	120,4	132,3	120,4
Kommunens indtægter	215,4	209,1	213,1	204,0	214,1	206,1	215,2	208,8

Tabel 4.13 Kommunernes indtægter, hvis et ægtepar med to børn flytter til kommunen (1000 kr.)

Ægtepar med to børn på 4 og 8 år	Samsø		Marstal		Ærøskøbing		Læsø	
Indkomst	300	600	300	600	300	600	300	600
Indkomstskat til kommunen	67,5	135,0	62,4	124,8	64,5	129,0	67,2	134,4
Udligning af beskatningsgrundlag	43,6	-17,6	43,6	-17,6	43,6	-17,6	43,6	-17,6
Bloktilskud (netto)	3,8	7,6	3,8	7,6	3,8	7,6	3,8	7,6
Udligning af udgiftsbehov	52,7	52,7	52,7	52,7	52,7	52,7	52,7	52,7
Kommunens indtægter	167,6	177,7	162,5	167,5	164,6	171,7	167,3	177,1

Tabel 4.14 Kommunens indtægter, hvis en enlig pensionist flytter til øen (1000 kr.)

Ærøskøbing	Alder 67 år		Alder 77 år		Alder 87 år	
Indkomst	100	300	100	300	100	300
Indkomstskat til kommunen	21,5	64,5	21,5	64,5	21,5	64,5
Udligning af beskatningsgrundlag	5,8	-35,0	5,8	-35,0	5,8	-35,0
Bloktilskud (netto)	1,3	3,8	1,3	3,8	1,3	3,8
Udligning af udgiftsbehov	8,2	8,2	17,7	17,7	46,6	46,6
Kommunens indtægter	36,8	41,5	46,3	51,0	75,2	79,9
Samsø	Alder 67 år		Alder 77 år		Alder 87 år	
Indkomst	100	300	100	300	100	300
Indkomstskat til kommunen	22,5	67,5	22,5	67,5	22,5	67,5
Udligning af beskatningsgrundlag	5,8	-35,0	5,8	-35,0	5,8	-35,0
Bloktilskud (netto)	1,3	3,8	1,3	3,8	1,3	3,8
Udligning af udgiftsbehov	8,2	8,2	17,7	17,7	46,6	46,6
Kommunens indtægter	37,8	44,5	47,3	54,0	76,2	82,9
Læsø	Alder 67 år		Alder 77 år		Alder 87 år	
Indkomst	100	300	100	300	100	300
Indkomstskat til kommunen	22,4	67,2	22,4	67,2	22,4	67,2
Udligning af beskatningsgrundlag	5,8	-35,0	5,8	-35,0	5,8	-35,0
Bloktilskud (netto)	1,3	3,8	1,3	3,8	1,3	3,8
Udligning af udgiftsbehov	8,2	8,2	17,7	17,7	46,6	46,6
Kommunens indtægter	37,7	44,2	47,2	53,7	76,1	82,6

4.8 Udbygning af turismen

Der har i en del år været fokus på muligheder for at udbygge turismen på de tre øer. I afsnit 2.1.3 blev betydningen af den nuværende turisme klarlagt.

Som nævnt i afsnit 3.4.2 har ønsket om at udvide turismen givet udslag i en fælles ansøgning til LEADER+ om midler til markedsføring mv.

Det er her valgt kort at gennemgå forskellige muligheder for at udbygge turismen. Flere af mulighederne arbejdes der allerede på, men de er alligevel taget med for at forsøge at give et dækkende billede.

4.8.1 Udgangspunktet

Som det fremgår af tabel 4.15, er der både forskelle og ligheder mellem de tre øers turisme.

Tabel 4.15 Turismen på øerne

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
	Procent			
Hotelferie	13	5	3	8
Hotelforretning	6	2	1	2
Hotelkonference	8	3	2	3
Øvrige hoteller	2	1	1	1
Hotel i alt:	29	12	7	15
Camping	9	21	26	12
Vandrerrhjem	2	5	2	3
Lejet feriehus	11	12	39	42
Lystbåde	50	49	19	28
Festival	0	0	8	0
Total	100	100	100	100

Kilde: Bearbejdet version af tabel 2.8

På Samsø og Læsø er det overnatninger i lejet feriehus, der er den dominerende form for turisme (samt overnatning i eget feriehus. De overnatninger er der imidlertid ikke tal på). På Ærø er det lystsejlerne, der præger statistikken. Lystbåde tæller dog også en del på de to andre øer. Andelen af campister er størst på Samsø. Hotelturisterne har ganske naturligt den

største andel i Marstal, idet Marstal er den eneste af kommunerne, der har et conferencehotel.

Disse tal viser, at det til en vis grad er forskellige produkter, der udbydes og efterspørges på de tre øer.

Lighederne er dog større. Den største lighed er, at det er tre nogenlunde lige små øer. Øer har en særlig placering i turismelitteraturen. Der tales om *the fascination of islands* – at øer har en særlig tiltrækningskraft, jf. fx Briguglio (1996).

De tre øer byder på en spændende natur, hyggelige samfund og frem for alt vandet. Det er også en attraktion, at øerne ikke (som fx Rømø) er overrendte af én-dagsturister. Det er tyndt befolkede samfund, også i turist-sæsonen.

For en målrettet markedsføring er der dog behov for mere viden om, hvem der er de potentielle gæster på øerne – altså hvor markedet er. Er turisterne trofaste gæster, der kommer år efter år, eller er der mange, der besøger øen for første gang? Er det familier eller enlige, og hvad alder har de? Og ikke mindst: Hvad kommer de for? Hvad er det, der trækker? Interessant er det også at vide, om der er noget, de savner? Ønsker de flere oplevelser og seværdigheder – eller kommer de netop, fordi det ikke interesserer dem?

Der foreligger allerede for Samsø en undersøgelse af de danske ferieturister. (Søren Hull Madsen, Samsø Turistbureau, 2003). Undersøgelsen består af en spørgeskemaundersøgelse (i alt 216 besvarelser), hvor danske turister blandt andet svarer på, hvorfor de holder ferie på Samsø og hvordan opholdet vurderes. Det viser sig, at mange af turisterne på Samsø tidligere har besøgt øen (eller boet der). Det gælder specielt blandt feriehusegæster. Mange angiver, at naturen er en vigtig årsag til at holde ferie på Samsø, ligesom det, at det er en ø, har betydning for mange. Der udtrykkes nogen modvilje mod de høje billetpriser, men ellers samler ønskerne sig om flere cykelstier, en svømmehal og bedre oplysning om vandremuligheder (evt. afmærkede vandrestier).

4.8.2 Mere viden om turismen

Som nævnt er det ønskeligt med mere viden om turisterne på de tre øer. Der er nu kommet akademiske uddannelser i turisme på flere universiteter,

nemlig Aalborg Universitet, Handelshøjskolen i København og Øresunds-universitetet i Helsingborg (som Danmark deltager i). Endvidere er flere på vej.

Dertil kommer, at der på handelskoleniveau undervises i turisme flere steder.

Det vil være nærliggende at samarbejde med disse universiteter om analyser af turismen på de tre øer. Her skal især peges på, at der vil være oplagte emner for studerende, der skriver speciale, evt. også for ph.d.-afhandlinger.

Som led i studierne er det normalt, at de studerende undervejs har et studieophold, hvor et hold skriver en opgave om en udvalgt destination. Der er næppe tvivl om, at de tre øer er attraktive som mål for studierejsen. De er tiltrækkende og overskuelige hver især. Derved vil øerne ikke blot opnå at få deres turisme analyseret, men tillige at de studerende også kommer som studieturister. Da de studerende senere vil få job i turistsektoren, vil de have et kendskab til øerne, som kan komme fremtidig markedsføring til gode. Denne mulighed kan også tilbydes andre universiteter i Norden. Faktisk er turisme et hovedfag på mange universiteter.

Konkret foreslås det således, at øernes erhvervs- og turistkontorer tilbyder samarbejde med udvalgte uddannelsesinstitutioner.

Dette initiativ kan evt. kombineres med det LEADER+ projekt, øerne har søgt om støtte til.

4.8.3 **Udvidelse af turistsæsonen**

I højsæsonen er næsten al kapacitet på øerne optaget. Det er derfor nærliggende at finde midler til at udvide sæsonen.

Ydersæsonen er ikke attraktiv. Kun få vælger at besøge steder som de tre øer i de sene efterårsmåneder og i vinteren, jf. fx Lundtorp m.fl. (1999).

Derimod kan skuldersæsonen være attraktiv. Som målgrupper kan peges på:

- Møder og seminarer med et begrænset antal deltagere. Deltagere i korte kurser ønsker ofte eksotiske og afsides beliggende steder. Det er dog et marked, der er præget af stor konkurrence, idet der er ledig kapacitet alle steder, og alle destinationer vil gerne tiltrække denne attraktive gruppe.

pe. Da gæsterne ikke sidder i undervisningslokalet hele tiden, er det en forudsætning, at restauranter og attraktioner stadig er åbne. Som led i markedsføringen skal turistkontoret også tilbyde en guidet tur rundt på øen.

- Lejrskoler. Alle skolebørn skal i løbet af deres skoletid på et lejroophold. Det er formodentlig et marked, der er voksende, fordi kommuner ikke længere investerer i feriekolonier, men snarere afvikler dem. Dette segment er ikke så attraktivt som møder og seminarer, men er nyttigt dels ved at udnytte ledig kapacitet, dels ved at også denne gruppe skaber omsætning. Dertil kommer, at en del af børnene får lyst til at komme igen, når de bliver voksne. Også skolebørn skal tilbydes ture rundt på øen med fagfolk, der kan fortælle om natur, geologi, fugle mv.

Som beskrevet i afsnit 4.1. er en vigtig faktor sænkning af transportomkostningerne. Det vurderes, at lavere færgepriser specielt i ydersæsonen kan tiltrække flere besøgende.

4.8.4 Særlige temaer

Tematurisme betegner den form for turisme, hvor turisterne har et ganske bestemt formål med rejsen. Det er et marked i hastig vækst, navnlig som årets anden eller tredje ferie og dermed en korttidsferie:

- Kurbad. På Læsø arbejdes der i øjeblikket på et projekt med tilbud til psoriasispatienter i tilknytning til saltsyderiet. Der er måske tilsvarende muligheder på Samsø og Ærø. Kurferier er et stort marked i Tyskland, hvor sygekassen ligefrem giver tilskud. Det er dog svært for danske destinationer at konkurrere med fx Ungarn, hvor der er varme kilder og billig arbejdskraft. De grønne afgifter i Danmark gør konkurrencen endnu sværere. Med hensyn til saltbade er der konkurrence fra Det Døde Hav, dvs. Israel og Jordan.
- Golfferie. Der er golfbaner på Samsø og Læsø og muligvis også snart på Ærø. Det er et marked i hastig vækst, og det er gæster med stort døgnforbrug. Da golfsæsonen er meget længere end højsæsonen, er golfturister tillige med til at udvide sæsonen. Et særligt interessant marked er her gæster fra de andre nordiske lande, fordi golfsæsonen er længere i Danmark end længere nordpå.

- Naturturisme. For de turister, der søger naturoplevelser, er de tre øer oplagte mål. det gælder landskaber, fugle(fugletræk), geologi og fiskeri. Det forudsætter, at der er naturvejledere – og at øerne markedsføres som naturoplevelser.

4.8.5 **Flere sommerhuse**

Der er i disse år en kolossal efterspørgsel efter sommerhuse. Som led i landsplanlægningen har der imidlertid været store begrænsninger for udvidelse af sommerhusområder. Det hænger til dels sammen med begrænsningerne i kystnært byggeri.

Alligevel kan øerne med rimelighed argumentere for, at der bliver udlagt nye sommerhusområder i forbindelse med en af de næste regionplaner. Det forudsætter naturligvis, at økommunerne udpeger områder, der er egnede. Læsø har dog i dag ledige sommerhusgrunde.

4.8.6 **Egnsretter**

Turister kommer for at få oplevelser. Det gælder også kulinariske oplevelser. Her kan øerne byde på særlige specialiteter som fx jomfruhummere på Læsø. Det vil hæve værdien af turistproduktet, hvis øerne inddrager specialiteter og egnsretter i markedsføringen. Også dette sker allerede i et vist omfang, men vurderes at have yderligere potentiale.

4.8.7 **Udbygning af lystsejlerturisme**

Der findes i dag lystbådehavne på alle tre øer. Det er dog værd at undersøge, om havnene kan gøres endnu mere attraktive (med bedre faciliteter fx), og om de kan udvides. Desuden var det værd at undersøge, hvordan man kan forøge indtægterne fra de lystsejlere, som kommer. Det anbefales, at en analyse af potentialet indgår i analysen af øturismen.

4.8.8 **Sikring af cykel- og vandrestier**

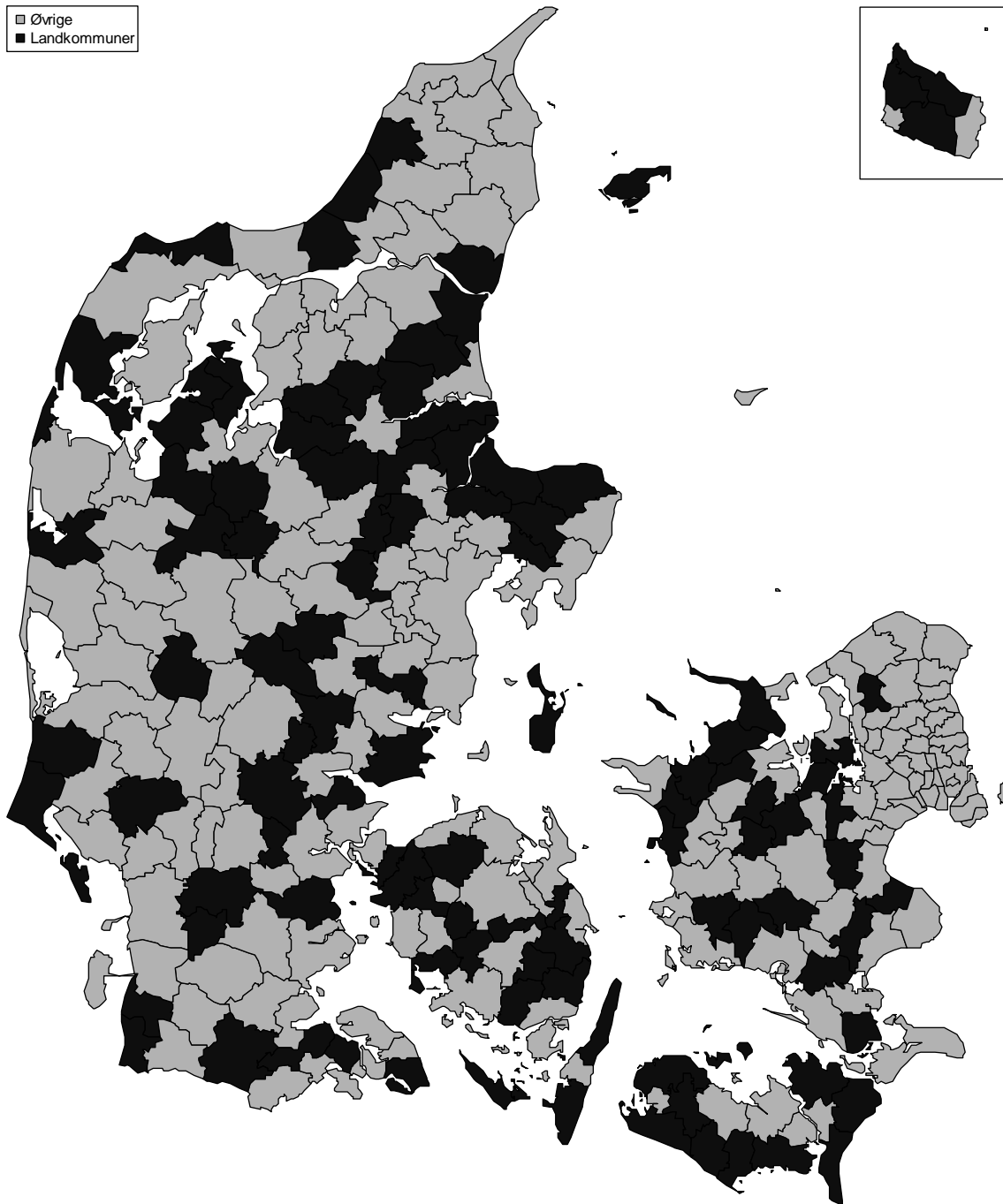
Allerede i dag satses der på aktive turister. For at gøre øerne attraktive for cyklende og vandrende folk er det vigtigt at sikre et godt net af stier med tilhørende kort. Dette initiativ skal formentlig foregå i samarbejde med det respektive amt. Også betydningen af stierne bør indgå i analysen af turismen på øerne. Som nævnt ovenfor, mener i alle fald turisterne på Samsø, at en udbygning af cykel- og vandrestier ville være nyttig.

Appendiks A

Anvendte kommunegrupper

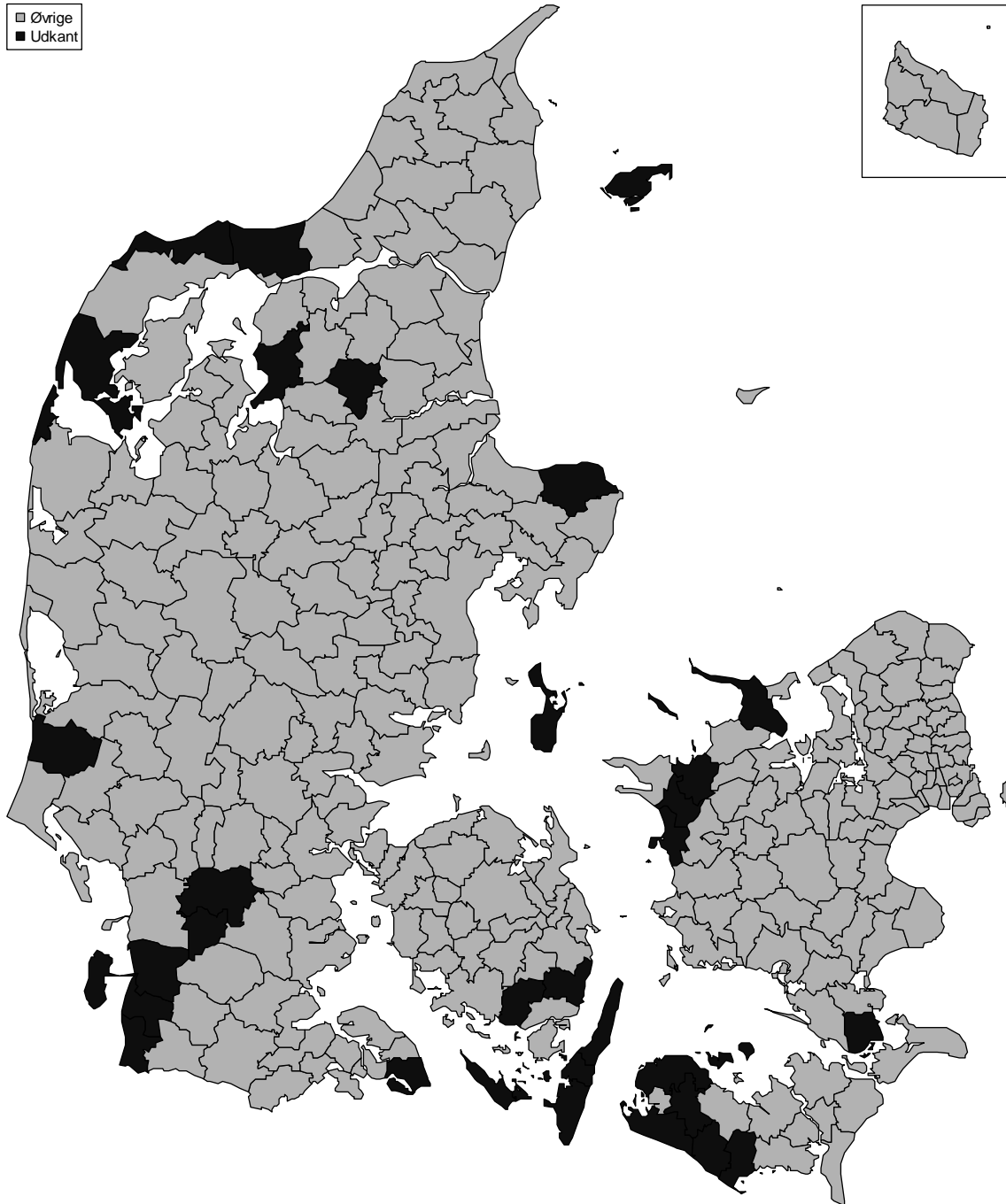
Figur Landkommuner, (Jf. Hasler m.fl. 2002)

A.1

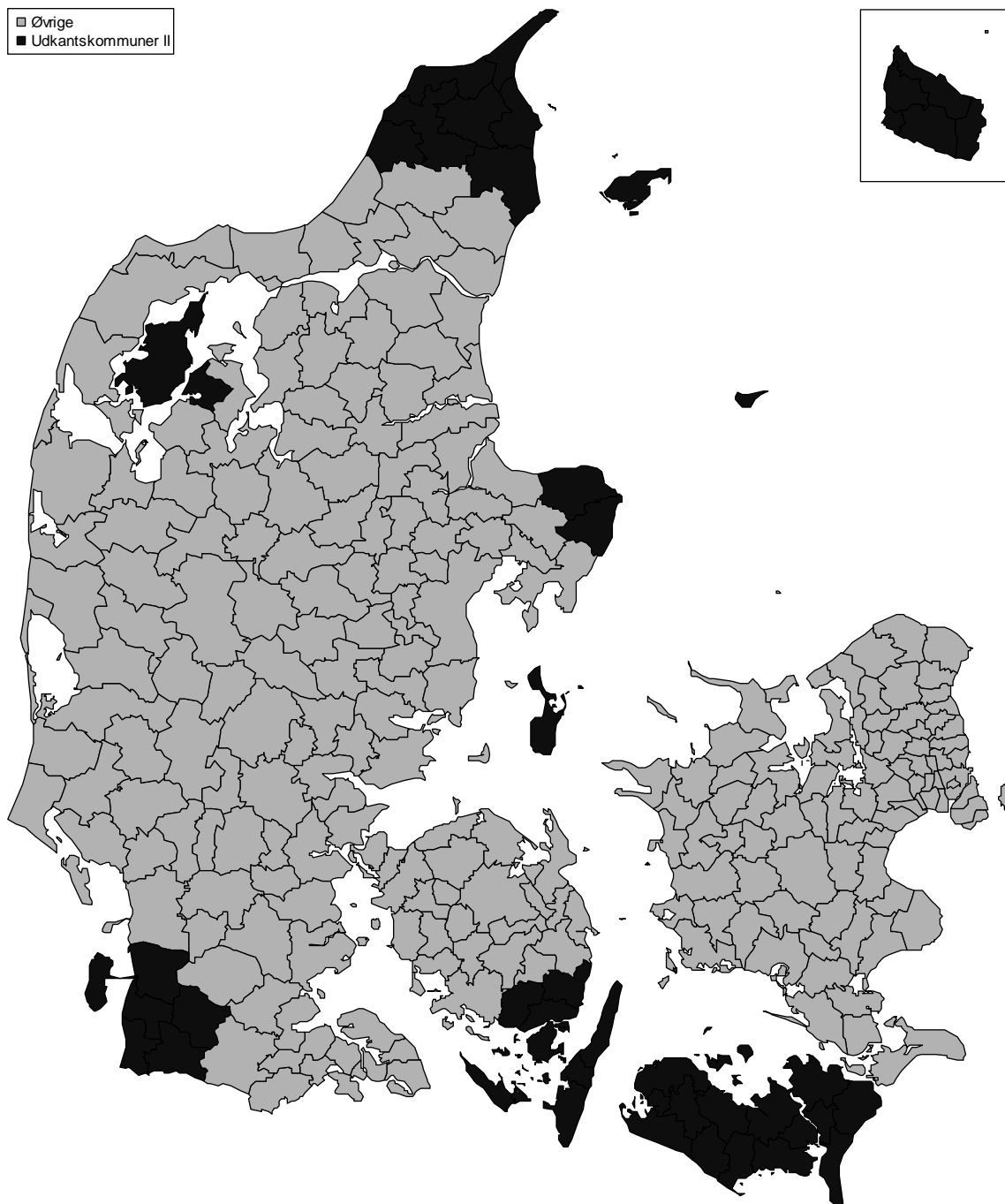


Figur Udkantskommuner I (jf. Heinesen og Groes, 1997)

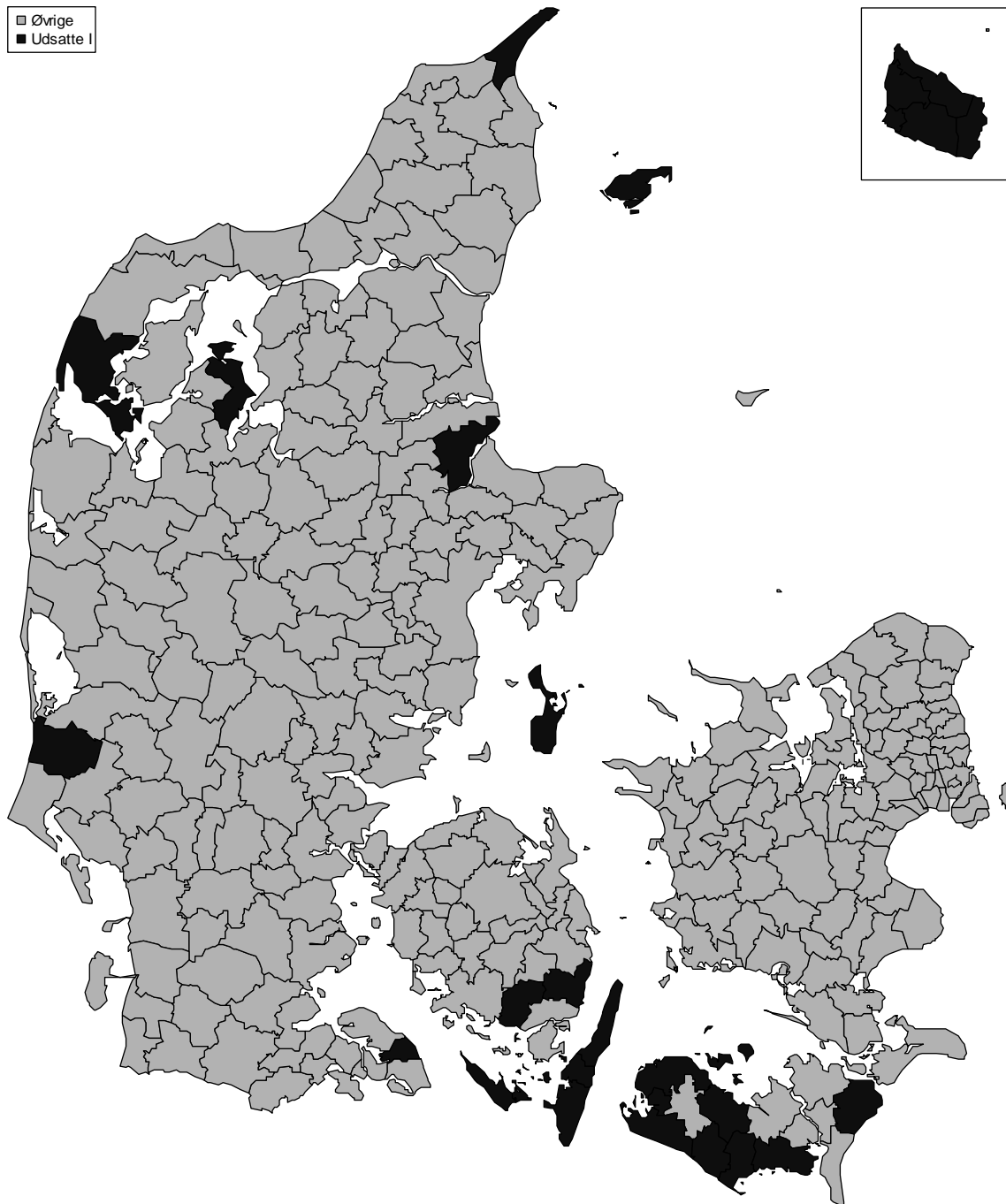
A.2



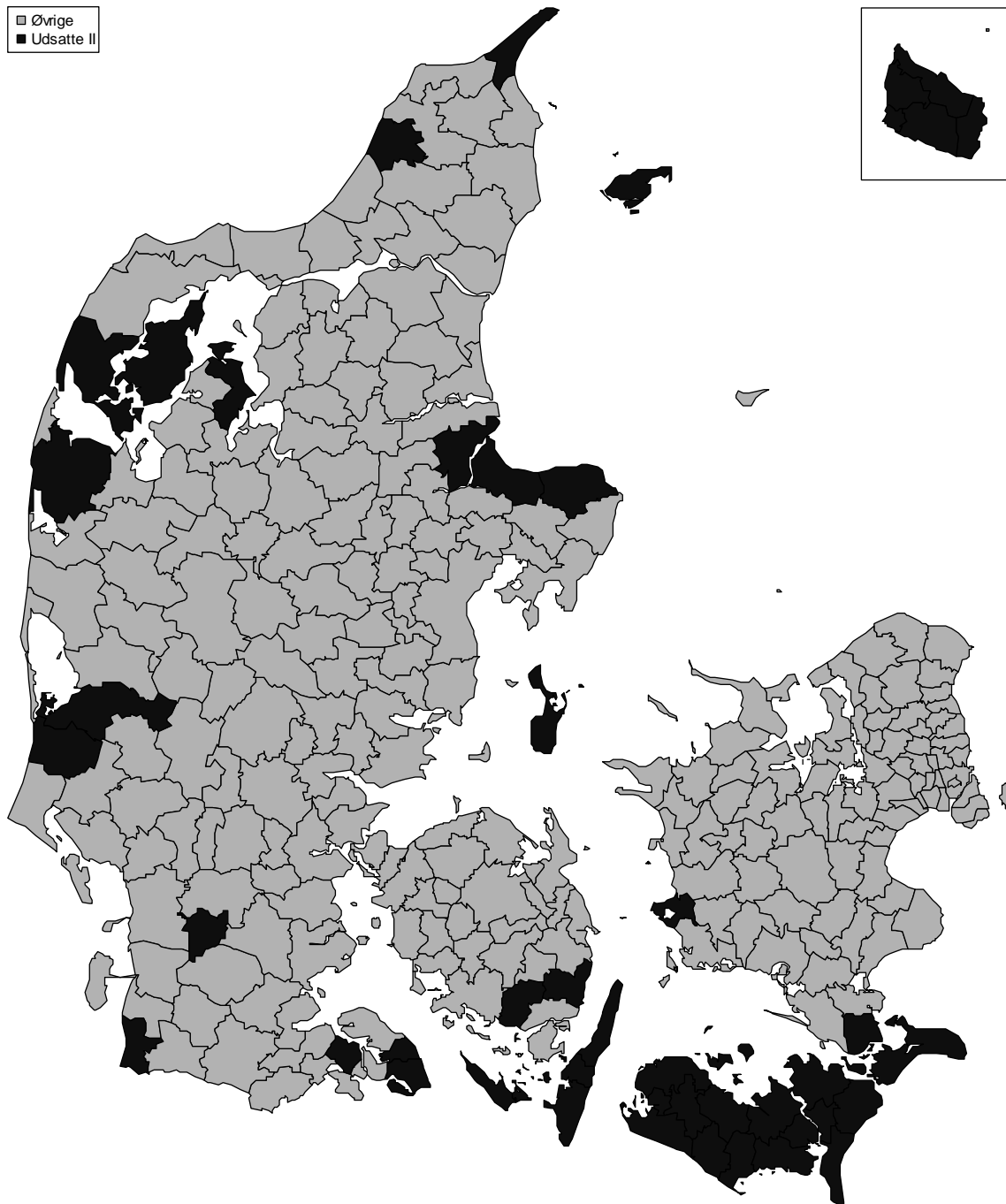
Figur Udkantskommuner II – Den regionale vækststrategi, Regeringen, A.3 2003



Figur Udsatte kommuner I (i alt 29). (Jf. Norstrand, Andersen og Larsen, A.4 2001)



Figur Udsatte kommuner II (i alt 47) (Jf. Norstrand, Andersen og Larsen, A.5 2001)



Appendiks B

Interviewede personer på henholdsvis Læsø, Samsø og Ærø under interviewrunde maj-juni 2003

Læsø

Borgmester Olav Larsen, Læsø Kommune

Direktør Jess Jessen-Klixbüll, Færgeselskabet Læsø

Økonomichef Svend Larsen, Læsø Fiskeindustri

Ejendomsmægler Poul-Erik Larsen

Turist- og erhvervschef Folmer Kristensen

Leder Poul Christensen, Læsø helse, salt og kar

Landmand Birk Olsen

Kommunaldirektør Poul Andersen og forvaltningschef Jan Kjærgaard,
Læsø Kommune

Samsø

Turistchef Lars O. Jensen

Erhvervschef Mette Løkke

Rie Toft og Paul Hammann, Vadstrup 1771

Borgmester Carsten Bruun og kommunaldirektør Robert Rasmussen,
Samsø Kommune

Direktør Valter Merrild-Hansen, Samsø Linien

Direktør Hans Jørgen Buhr, Samsø Grønt

Direktør Søren Peter Kjeldahl, Brdr. Kjeldahl Transport I/S

Ærø

Kommunaldirektør Lars Rud og Borgmester Karsten Landro, Marstal
Kommune

Direktør Richardt Pedersen, Det Ærøske Færgetrafikselskab

Direktør Jan Fabricius, Rederiet Fabricius

Erhvervschef Anne Mette Wandsøe

Turistchef Charlotte Aaby

Direktør Anne Marie Heinemann, Søby-Mommark-ruten

Direktør Roar Falkenberg, Søby værft

Direktør Ole Sækmose, Ærø Møbler

Kommunaldirektør Ingrid Svendsen og Borgmester Jørgen Otto Jørgensen,
Ærøskøbing Kommune, blev ikke interviewet ved denne lejlighed, men har
bidraget ved de afholdte seminarer.

Appendiks C

Analyse af turismens omfang og påvirkning af erhvervslivet

I dette appendiks beskrives nærmere, hvorledes resultaterne i afsnit 2.1.3 er fremkommet.

Model og metode

Analysen er lavet ved hjælp af AKF's LINE-turisme-model. LINE-modellen er en interregional økonomisk model for Danmark på kommuneniveau. LINE-turisme-modellen er udviklet hovedsageligt for Danmarks Turistråd. I modellen er indbygget data for turisme i Danmark – såkaldte TØBBE-data. Disse data omfatter turistovernatninger og turisternes døgnforbrug på amtsplan. De senest opdaterede TØBBE-data er fra 2001. Derfor anvendes 2001-versionen til at lave analysen. Informationen om turistovernatninger fra de fire kommuner er imidlertid fra 2002.

Både overnatninger og døgnforbrugsdata fra TØBBE har følgende dimensioner: nationalitet, overnatningsform (indkvarteringsform) og overnatningsregion (på amtsniveau). Døgnforbrug bliver fordelt på turismens forbrugskomponenter, fx hoteller, restauranter, fødevarer, tøj og sko, transport, forlystelser osv.

Overnatninger

Oplysninger om antallet af overnatninger på øerne er, som nævnt i afsnit 2.1.3, leveret af turistkontorerne på de tre øer. Det gælder for hoteller, campingpladser, vandrerhjem, lystbåde og feriehus. Der mangler nogle

indkvarteringskategorier i forhold til TØBBE-data, fx er der ingen information om, hvordan hotelgæster er fordelt på hotelferie, hotelforretning, hotelkonference og øvrige hotelovernatninger. Der mangler også overnatningstal fra festivaler (bortset fra Samsø), bondegårdsturisme, besøg hos familier og venner, og udenlandske endagsturister. Desuden mangler der information om, hvordan overnatninger er fordelt på nationaliteter. Visse af overnatningstallene fra turistkontorerne stammer fra skøn, da data ikke er tilgængelige.

På grund disse dimensioner i modellen fordeles antal overnatninger fra de tre øer til forskellige nationaliteter. Det sker ved hjælp af TØBBE-data fra Fyns Amt for Marstal og Ærøskøbing, fra Århus Amt for Samsø, og fra Nordjyllands Amt for Læsø. Samme metode anvendes til hotelfordeling mellem ferieturister, forretningsturister, konference og øvrige hotelgæster. Opdelingen er nødvendig, da turisternes døgnforbrug er meget forskelligt for de forskellige typer af hotelgæster.

Tabel C.1 viser overnatningstal på øerne. Antallet af overnatninger på hoteller, campingpladser, vandrerhjem og lystbåde stammer som nævnt fra de lokale turismekontorer på Læsø, Samsø og Ærø. Fra Samsø fik vi desuden antal overnatninger i forbindelse med Samsø Festival. Fra Læsø fik vi antal overnatninger i lejede feriehuse. Fra Ærø og Samsø fik vi kun antal udlejede uger. Antal overnatninger i lejede feriehuse på Ærø og Samsø er derfor beregnet som antal udlejede uger gange med syv dage og gange med fem personer pr. feriehus. Også overnatningerne i lystbåde er fremkommet som et produkt af antallet af både gange med et gennemsnitligt antal personer (tre).

Overnatningstal på Ærø er fordelt til Marstal og Ærøskøbing Kommune i forhold til produktionsværdi på hotel o.l. i de to kommuner, det vil sige 41,9% til Marstal og 58,1% til Ærøskøbing.

Tabel Overnatninger på øerne, 2002

C.1	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Hotelferie	13 415	6 905	10 168	15 373
Hotelforretning	5 616	2 890	3 841	4 570
Hotelkonference	8 290	4 267	5 034	5 138
Øvrige hoteller	2 446	1 259	1 793	2 106
Hotel i alt:	29 767	15 321	20 836	27 187
Camping	8 677	27 010	82 196	22 777
Vandrerhjem	1 794	6 592	5 544	5 615
Lejet feriehus	10 764	14 926	122 850	76 308
Lystbåde	50 634	62 250	60 152	51 161
Festival			25 350	
Total	101 636	126 099	316 928	183 048

Som nævnt ovenfor opdeles overnatningerne i de fire kommuner på nationaliteter, ifølge fordelingen i de respektive amter. Tabellerne C.2, C.3 og C.4 viser andelen fra de tre amter, som benyttes til at fordele overnatningerne på øerne på nationaliteter.

Tabel Fordeling på nationaliteter i Marstal/Ærøskøbing. Procent

C.2	DK	D	S	N	NL	FI	ØV	I alt
Hotelferie	73,7	4,8	6,7	5,4	1,6	0,4	7,4	100
Hotelforretning	75,3	2,2	4,3	1,2	2,3	0,3	14,4	100
Hotelkonference	92,5	0,6	1	0,3	0,4	0,2	5	100
Øvrige hoteller	68,9	5,1	3	2,4	2,3	0,8	17,5	100
Camping	76,9	13,6	1,2	1,2	5,4	0,2	1,5	100
Vandrerhjem	78,6	3,2	5,9	2,9	1	0,6	7,8	100
Lejet feriehus	22,3	65,6	1,3	3,2	5,9	0,0	1,7	100
Lystbåde	47,2	44,8	2,7	0,3	4,1	0	0,9	100

Bem.: DK: Danmark
D: Tyskland
S: Sverige
N: Norge
NL: Holland
FI: Finland

Tabel Fordeling på nationaliteter på Samsø. Procent

C.3	DK	D	S	N	NL	FI	ØV	I alt
Hotelferie	56,2	5,9	10,1	16,1	0,4	0,9	10,4	100
Hotelforretning	63,6	3	7,2	4	0,7	0,9	20,6	100
Hotelkonference	87,9	1	1,8	1,3	0,1	0,7	7,2	100
Øvrige hoteller	54,3	6,6	4,8	7,4	0,6	2	24,3	100
Camping	82,4	8,0	1,0	2,0	5,2	0,1	1,3	100
Vandrerhjem	73,8	3,4	6,2	6	2,6	0,5	7,5	100
Lejet feriehus	25,0	52,9	2,1	14,1	4,5	0,0	1,4	100
Lystbåde	54,2	32,4	7,6	2,5	2,7	0	0,6	100

Bem.: DK: Danmark
D: Tyskland
S: Sverige
N: Norge
NL: Holland
FI: Finland

Tabel Fordeling på nationaliteter på Læsø. Procent

C.4	DK	D	S	N	NL	FI	ØV	I alt
Hotelferie	36	3,7	24,4	30,2	0,7	0,3	4,7	100
Hotelforretning	51,8	2,3	22	9,6	1,4	0,4	12,5	100
Hotelkonference	83,5	0,9	6,5	3,6	0,3	0,4	4,8	100
Øvrige hoteller	44,8	5,2	14,8	17,9	1,3	1	15	100
Camping	72,2	15,7	4,2	4,4	1,9	0,2	1,4	100
Vandrerhjem	46,2	4,1	16,5	24,2	1,1	1	6,9	100
Lejet feriehus	16,9	68,1	6,0	7,5	0,8	0,0	0,7	100
Lystbåde	42,9	11,8	28	15,4	1,4	0	0,5	100

Bem.: DK: Danmark
D: Tyskland
S: Sverige
N: Norge
NL: Holland
FI: Finland

Døgnforbrug

Vi antager, at døgnforbrug pr. besøgende på alle de tre øer svarer til niveauet på Bornholm. Antagelsen skyldes en forventning om, at der er en vis lighed mellem døgnforbruget på Læsø, Samsø, Ærø og Bornholm. I modsætning til fx København, hvor der er mange turistattraktioner, som fx Tivoli, museer, som turister her i høj grad besøger, er øturister mere tilbøjelige til at nyde naturen, strande, at fiske, cykle mv. Det giver et anderle-

des forbrugsmønstre. Tabel C.5 viser døgnforbrug for forskellige typer af overnatninger på Bornholm ifølge TØBBE-data.

Tabel C.5 Døgnforbrug pr. turist på Bornholm (kr.)

	Danmark	Tyskland	Sverige	Norge	Finland	Holland	Øvrige gennemsnit
Hotelferie	861	732	868	1081	1029	1122	1428
Hotelforretning	1611	678	1493	2124	1998	774	1518
Hotelkonference	1531	1791	2514	2268	3078	1899	2103
Øvrige hoteller	1374	921	1948	1158	2030	1673	1877
Camping	372	200	206	395	293	181	300
Vandrerhjem	387	328	388	188	350	412	379
Lejet feriehus	375	319	331	690	-	257	163
Lånt sommerhus	304						
Egen feriehus	404						
Lystbåde	352	250	256	470	-	569	481
Festival (Århus)	496						

Effekter på økonomien – regionalt og nationalt

I dette afsnit præsenteres resultater fra modelkørslen.

Som beskrevet i afsnit 2.1.3 er omsætningen fra turismen beregnet som produktet af antallet af overnatninger (fordelt på type og nationalitet) med døgnforbruget (også fordelt på type og nationalitet). I tabel C.6 vises turismeomsætningen fordelt på overnatningsform. Samsø har den højeste turismeomsætning af de fire kommuner. Læsø har den næsthøjeste. Ærøskøbing har den laveste omsætning, selv om antal overnatninger er højere end i Marstal. Det skyldes, at antallet af hotelovernatninger er større i Marstal, og at hotelgæster har et højere døgnforbrug end andre typer af turister.

Tabel Omsætninger opdelt på indkvarteringsformer. (I årets priser, mio.kr.)

C.6	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Hotelferie	13,3	6,8	9,7	13,4
Hotelforretning	7,4	3,8	5,5	6,5
Hotelkonference	14,8	7,6	9,0	7,7
Øvrige hoteller	2,7	1,4	2,2	1,8
Hotel i alt:	38,2	19,6	26,4	29,4
Camping	2,3	7,1	24,6	6,1
Vandrerhjem	0,9	3,3	2,3	2,3
Lejet feriehus	3,6	4,9	47,0	27,2
Lystbåde	13,2	16,2	15,6	13,9
Festival			15,8	
Total	58,1	51,2	131,7	79,3

Omsætningen kan også fordeles på forskellige typer af forbrug, som vist i tabel C.7 (også gengivet i afsnit 2.1.3).

Tabel Omsætninger opdelt på forbrugskomponenter (i årets priser, mio.kr.)

C.7	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Fødevarer	5,14	7,00	18,34	9,20
Drikkevarer	1,34	1,71	5,03	3,44
Tobak	0,48	0,54	1,16	0,58
Restauranter	7,08	6,31	15,11	9,50
Forlystelser, museer og sport	0,93	1,09	3,13	1,64
Benzin	12,96	10,79	26,03	14,95
Transportservice	1,42	1,04	1,33	0,72
Beklædning og fodtøj	1,81	1,70	4,92	2,71
Audio, foto, edb-udstyr	0,65	0,48	2,43	1,15
Smykker, ur osv.	0,29	0,26	0,89	0,58
Øvrige varer	2,51	2,84	7,02	4,00
Udgifter på feriehus	1,53	2,14	18,93	11,15
Udgifter på hoteller, o.l.	21,98	15,33	27,43	19,66
Alle komponenter	58,12	51,21	131,74	79,27

En vigtig indikator i økonomi er bruttoværditilvækst. Bruttoværditilvækst er den indkomst, der tilfalder produktionsfaktorerne som aflønning for den værditilvækst, erhvervet selv har skabt via produktionsprocessen. Værdien fås ved at trække forbrug i produktionen fra produktionsværdi. Bruttoværditilvækst kan vise, hvor meget turismen bidrager til samfundsøkonomien.

Tabel C.8 viser bruttoværditilvæksten genereret af turismen i de fire kommuner.

Tabel C.8 Turismens konsekvenser på bruttoværditilvækst (årets priser, mio.kr.)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Region selv	19,3	16,6	46,1	23,5
(Direkte effekter)	(15,0)	(13,1)	(36,2)	(18,4)
Øvrige regioner	10,8	10,0	25,7	24,4
I alt	30,2	26,5	71,2	47,9
(Direkte effekter)	(19,7)	(17,7)	(48,2)	(29,1)

Bidraget til bruttoværditilvæksten fra turismen på de tre øer til hele Danmark er naturligvis større end bidraget i regionerne selv.

I parenteserne er vist de direkte effekter af bruttoværditilvæksten både i regionerne alene (på øerne) og i alle regioner. De direkte effekter viser bruttoværditilvæksten genereret fra turisme i de direkte turismerelaterede sektorer, fx hoteller og restauranter. De totale effekter inkluderer de direkte, indirekte og inducerede effekter genereret af turisme. Forholdet mellem de totale effekter og de direkte effekter kaldes normalt for en multiplikator. Multiplikatoren i disse fire kommuner ligger omkring 1,25-1,50.

Som beskrevet i afsnit 2.1.3 genererer turismen beskæftigelse. Beskæftigelsen genereret af turismen på øerne er angivet i tabel C.9 (også gengivet i afsnit 2.1.3).

Tabel C.9 Turismens konsekvenser for beskæftigelsen (personer i fuldtids helårsansættelse)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Region selv	80	66	158	81
(Direkte effekter)	(71)	(59)	(132)	(70)
Øvrige regioner	25	22	53	45
I alt	105	88	211	126
(Direkte effekter)	(83)	(71)	(161)	(96)

Turismen har også konsekvenser for skatteindtægter mv. I tabel C.10 vises påvirkningen af de totale skatteindtægter (indkomstskatter og virksomhedsskatter). Også overførselsindkomsterne påvirkes af turismen via færre arbejdsløse. Begge dele påvirker de offentlige kasser. Summen af øgede

skatteindtægter og sparede indkomstoverførsler udgør indtægterne til de offentlige kasser. Det ses, at turismen på Samsø udgør den største effekt på de offentlige kasser (20,9 mio.kr.). Påvirkningen fra turismen på Læsø udgør 10,6 mio.kr., for Marstal er det 8,7 mio.kr. og for Ærøskøbing 6,1 mio.kr.

Tabel C.10 Turismens konsekvenser på skatter og indkomstoverførsler (i årets priser, mio.kr.)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
Samlet skat i region	2,13	1,76	5,08	4,36
Spare i indkomstoverførsler i region	7,00	5,82	18,29	6,25
Total effekt i region	9,13	7,58	23,37	10,61

De samlede skatteindtægter kan i LINE-modellen fordeles på forskellige typer, nemlig statsskat, amtsskat, kommuneskat og selskabsskatter. Tabel C.11 viser, hvorledes skatteindtægterne fordeles.

Tabel C.11 Fordeling af skatteindtægter på skattetyper (i årets priser, mio.kr.)

	Marstal	Ærøskøbing	Samsø	Læsø
- statsskat	1,03	0,85	2,62	1,64
- amtsskat	0,37	0,30	0,77	0,75
- kommuneskat	0,63	0,50	1,43	1,31
- kirkeskat	0,03	0,03	0,08	0,07
- selskabsskat	0,08	0,08	0,18	0,60
Samlet skat i region	2,13	1,76	5,08	4,36

Appendiks D

Transport

I det følgende præsenteres en række tabeller og figurer vedrørende færgetrafikken på færgeoverfarterne til/fra de tre øer. Materialet supplerer analyserne og konklusionerne i rapporten, specielt i afsnit 2.2.

Trafikken til/fra Læsø

Tabel Trafik på Læsø-færgen, 1980-2002

D.1

	Enhed	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dobbeltture	Antal	909,0	925,0	979,0	1027,0	1148,0	1455,0	1498,0	1487,0	1446,0	1419,0	1438,0
Passagerer	1000	143,7	166,9	197,7	213,3	209,1	226,3	223,5	234,1	233,4	245,8	254,3
Persontransportarbejde	mio. personkm									6,5	6,9	7,1
Biler i alt	1000 stk	24,8	32,5	35,9	42,2	42,3	50,4	50,0	52,6	54,6	56,2	58,2
Personbiler	1000 stk	19,9	24,9	30,3	37,0	36,9	44,8	45,1	47,3	49,3	51,3	53,1
Busser	1000 stk	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
Lastvogne uden anhænger	1000 stk	4,8	7,5	4,0	3,4	3,6	3,6	3,3	3,2	3,2	3,0	3,1
Lastvogne med anhænger	1000 stk			1,0	1,2	1,4	1,4	1,1	1,1	1,1	1,1	0,8
Sættevogne med forvogn	1000 stk			0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,7	0,7	0,5	1,0
Sættevogne uden forvogn	1000 stk						0,5	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
Antal lastbilenheder i alt*	1000 stk			6,5	6,4	6,9	7,8	7,5	8,0	7,8	7,3	7,4
Campingvogne	1000 stk			0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	0,8	0,7
Motorcykler, knallerter	1000 stk			0,6	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,3	0,5
Cykler	1000 stk		7,8	8,4	12,3	10,4	11,4	9,4	8,5	8,4	11,8	9,9
Færgegods i alt	1000 tons	13,0	35,4	28,0	27,3	27,0	25,8	24,8	37,2	32,0	34,8	34,5
Heraf lastbilgods	1000 tons	13,0	35,4	28,0	27,3	27,0	25,8	24,8	37,2	32,0	34,8	34,5
Godstransportarbejde	mio. tonkm				3,1	0,9				0,9	0,9	1,0

Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik
Færgeselskabet Læsø I/S

* Beregnet som antal lastenheder: Lastvogne uden anhænger udgør 1 enhed, lastvogne med anhænger udgør 2 enheder, mens sættevogne udgør 1,5 enheder, uanset om forvognen overføres eller ej.

Det fremgår af ovenstående tabel, at

- personbiltrafikken er næsten tredoblet fra 1980 til 2002, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst i perioden på 4,0%

- antal passagerer er steget 77% fra 1980 til 2002, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst i perioden på 2,6%
- flere campingvogne overføres
- antal overførte busser er forholdsvis konstant
- antal overførte lastbilenheder har været stigende fra 1990 til 2002
- de overførte godsmængder steg markant fra 1998 til 1999 og har siden ligget på et højere niveau omkring 35.000 ton.

Tabel Passagerer og personbiler på Læsø-færgen opgjort på måneder, D.2 2000-2003

	2000		2001		2002		2003	
	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler
Jan	7.855	1.803	7.815	1.880	7.378	1.836	7.658	1.850
Feb	9.221	2.066	7.990	1.921	8.741	2.073	8.732	2.039
Mar	8.540	2.161	8.669	2.236	13.053	3.172	8.504	2.252
Apr	16.207	3.770	17.176	3.932	15.808	4.012	16.782	4.377
Maj	21.101	3.860	21.482	4.324	22.290	4.329		
Juni	28.078	5.351	30.332	5.704	30.115	5.539		
Juli	51.969	10.362	57.160	10.399	58.633	10.355		
Aug	33.853	6.788	37.336	7.411	39.103	7.703		
Sep	20.446	4.235	20.995	4.371	22.141	4.683		
Okt	15.782	3.995	16.536	4.031	16.493	4.225		
Nov	9.425	2.336	9.947	2.432	10.112	2.567		
Dec	10.971	2.603	10.338	2.639	10.420	2.591		
I alt	233.448	49.330	245.776	51.280	254.287	53.085		

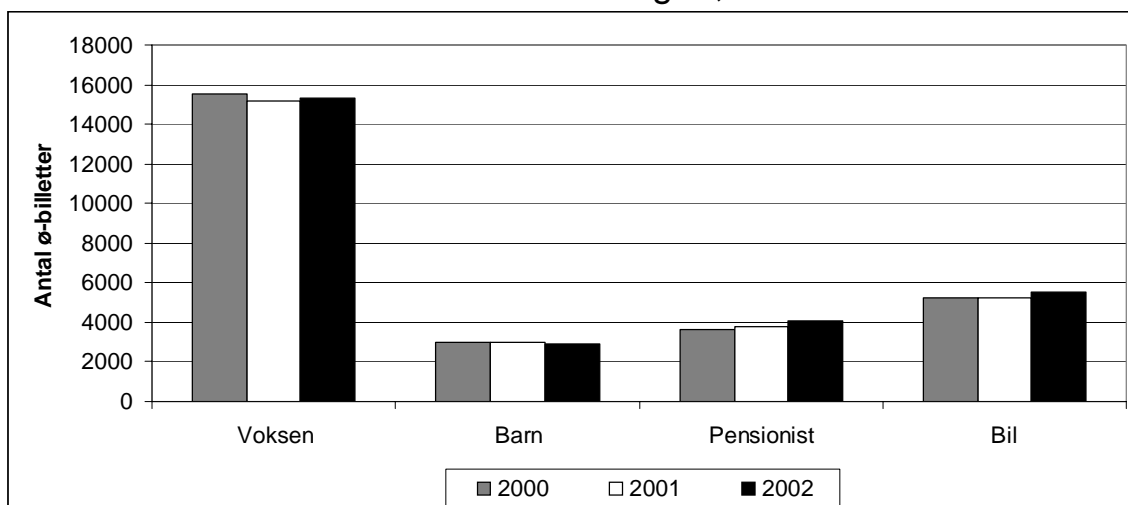
Kilde: Færgeselskabet Læsø I/S.

Det fremgår af ovenstående tabel, at

- halvdelen af passagererne og 45% af personbilerne overføres i sommermånederne juni-august
- der har været en fremgang på 9% i antal passagerer fra 2000 til 2002
- der har været en fremgang på 8% i antal personbiler fra 2000 til 2002.

Figur Læsøboernes anvendelse af Læsø-færgen, 2000-2002

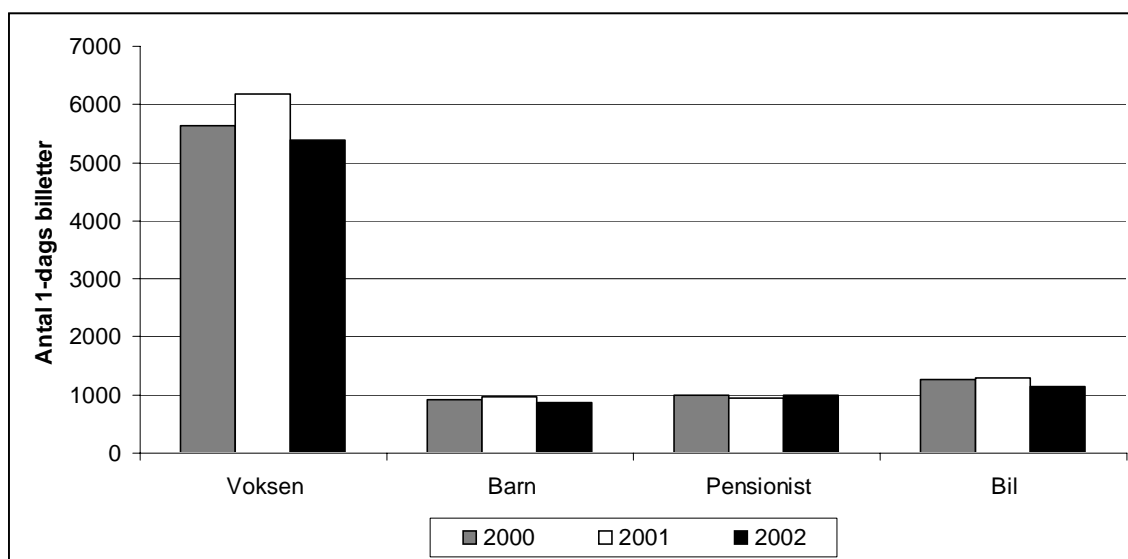
D.1



Kilde: Færgeselskabet Læsø I/S

Figur Antal 1-dags billetter på Læsø-færgen, 2000-2002

D.2



Kilde: Færgeselskabet Læsø I/S.

Figur Godsmængden til og fra Læsø opgjort på måneder, 2000-2003

D.3

Tons	2000		2001		2002		2003	
	Fra Læsø	Til Læsø	Fra Læsø	Til Læsø	Fra Læsø	Til Læsø	Fra Læsø	Til Læsø
Jan	683	1.193	628	1.388	491	1.240	695	1.577
Feb	682	1.465	576	1.183	557	1.251	586	1.545
Mar	665	1.654	562	1.755	713	1.624	733	1.819
Apr	728	2.318	683	2.170	913	2.592	823	2.428
Maj	835	3.344	804	2.513	897	2.562		
Juni	660	2.205	967	2.505	980	2.289		
Juli	656	2.008	934	2.218	1.084	2.638		
Aug	887	2.144	1.088	2.112	1.847	2.516		
Sep	1.046	2.379	876	1.900	1.069	2.051		
Okt	683	1.707	828	2.003	852	1.963		
Nov	655	1.549	706	1.775	600	1.620		
Dec	557	1.279	602	1.485	584	1.518		
I alt	8.737	23.245	9.254	23.007	10.587	23.864		

Kilde: Færgeselskabet Læsø I/S

Trafikken til/fra Samsø

Tabel Trafik på Samsø-færgerne, 1980-2002

D.4

	Enhed	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dobbeltture	Antal	3336	2939	3385	3214	3127	3144	3099	3111	3286	3217	3252
Passagerer	1000	369	356	405	451,2	458,9	483	472,4	504,8	492,3	506,3	505,7
Persontransportarbejde	mio. personkm	0	0	0	0	0	0	0	6	13,2	13,6	13,7
Biler i alt	1000 stk	84	80,8	92,5	112,6	116,3	124,6	126,5	136,4	137,3	141,2	144,4
Personbiler	1000 stk	70,9	68,2	82,4	102,4	106,4	114,1	116,5	126,2	125,5	129,4	132,5
Busser	1000 stk	0,4	0,4	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,8	0,6	0,7	0,6
Lastvogne uden anhænger	1000 stk	12,7	12,2	3,7	3,2	3	3,2	3	3,7	3,9	3,5	2,9
Lastvogne med anhænger	1000 stk	0	0	4,8	3,5	3,8	4,4	4,6	4,5	4,9	4,2	5
Sættevogne med forvogn	1000 stk	0	0	1	2,9	2,4	2,4	1,8	1,3	2,5	3,4	3,5
Sættevogne uden forvogn	1000 stk	0	0	0	0	0	0	0,4	0,9	0,3	0,3	0
Antal lastbilenheder i alt*	1000 stk			14,8	14,6	14,2	15,6	15,5	16,0	17,9	17,5	18,2
Campingvogne	1000 stk	0	0	3,2	4	1,9	2,2	2,1	1,5	1,7	1,4	1,4
Motorcykler, knallerter	1000 stk	0	0	1,6	1,8	1,8	2,1	1,7	2,5	2,6	3,2	2,9
Cykler	1000 stk	0	20,8	23	24,2	21,7	22,4	16,5	19,1	16,3	15,6	16,4
Færgegods i alt	1000 tons	18	71	71,4	86,4	85,1	118,3	117,1	118,8	128,3	129,3	143,3
Heraf lastbilgods	1000 tons	18	71	0	0	0	24,3	23,3	25,7	128,3	129,3	143,3
Godstransportarbejde	mio. tonkm	0	0	0	0	0	0	0	1,1	3,3	3,3	3,8

Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik.

Samsø Linien.

Beregnet som antal lastenheder: Lastvogne uden anhænger udgør 1 enhed, lastvogne med anhænger udgør to enheder, mens sættevogne udgør 1,5 enheder, uanset om forvognen overføres eller ej.

Det fremgår af ovenstående tabel, at

- personbiltrafikken er steget med 87% fra 1980 til 2002, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst i perioden på 2,9%
- færre campingvogne overføres
- antallet af overførte busser har været forholdsvis stabilt siden 1990
- lastbiltrafikken har været svagt stigende fra 1990 til 2002 med en vækst på 23% eller en gennemsnitlig årlig vækst på 1,7%
- de overførte godsmængder har været stigende og nåede et foreløbigt højdepunkt i 2002 med ca. 143.000 ton

- at godsmængderne blev fordoblet fra 1990 til 2002, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på 6%.

Tabel Passagerer og personbiler på overfarterne til/fra Samsø opgjort på D.5 måneder, 2000-2003

	2000		2001		2002		2003	
	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler
Jan	19.088	5.779	18.463	5.657	19.583	5.844	17.841	5.457
Feb	20.964	6.238	20.211	5.880	20.779	6.082	21.417	6.408
Mar	22.239	6.786	22.135	6.785	30.127	8.917	23.503	7.485
Apr	36.574	9.853	36.201	9.959	32.299	9.861	36.160	10.224
Maj	45.730	10.977	48.989	11.795	50.515	12.350	48.999	12.479
Juni	58.367	13.551	61.186	14.219	59.453	14.042	-	-
Juli	100.369	22.026	103.154	22.705	97.951	22.600	-	-
Aug	62.706	15.181	67.180	16.288	68.260	16.837	-	-
Sep	42.046	10.596	44.400	11.106	42.687	11.043	-	-
Okt	35.360	9.828	34.878	9.933	34.686	9.975	-	-
Nov	24.243	7.379	25.454	7.862	25.297	7.691	-	-
Dec	24.572	7.258	24.093	7.262	24.726	7.549	-	-
I alt	492.258	125.452	506.344	129.451	506.363	132.791	147.920	42.053

Kilde: Samsø Linien.

Trafikken til/fra Ærø

Tabel D.6 Trafik på overfarterne til/fra Ærø, 1980-2002

D.6

	Enhed	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dobbeltture	Antal	6513	5139	5634	6432	6416	6477	6399	6093	6544	6386	6573
Passagerer	1000	463	424	550,2	572,8	566,1	577	575,7	585,9	612,3	604,4	618,5
Persontransportarbejde	mio. personkm	0	0	0	0	0	0	0	0,9	12,3	12,1	12,4
Biler i alt	1000 stk	98,1	93,6	125,5	132,7	130,9	133,5	139,8	147,9	154,2	154,6	162,9
Personbiler	1000 stk	77,9	73,4	107	116,1	116,6	119,6	124,8	133,1	140,4	141,7	148,8
Busser	1000 stk	0,4	0,3	0,5	2,6	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,6
Lastvogne uden anhænger	1000 stk	19,8	19,9	14,9	9	8,8	8,5	9,5	8,9	7,3	6	6,3
Lastvogne med anhænger	1000 stk	0	0	2,5	3,5	3,7	3,6	3,5	3,8	3,7	3,7	3,9
Sættevogne med forvogn	1000 stk	0	0	0,6	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	2,3	2,6	3,3
Sættevogne uden forvogn	1000 stk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antal lastbilenheder i alt*	1000 stk			20,8	18,1	18,5	18,0	18,8	18,9	18,2	17,3	19,1
Campingvogne	1000 stk	0	0	0,7	0,8	1,3	0,9	0,9	1,1	1,1	1	1,1
Motorcykler, knallerter	1000 stk	0	0	0,2	0,9	1,2	1,7	2	4,4	3,2	2,6	3
Cykler	1000 stk	0	13,1	17,8	31,3	25,4	26,5	25,1	26,6	23,7	21,4	21,2
Færgegods i alt	1000 tons	50	90	86,5	94,4	79,8	96,1	103,1	119,4	120,4	121,1	136,2
Heraf lastbilgods	1000 tons	38	47	30	37	0	0	0	0	90,3	95,7	135,5
Godsttransportarbejde	mio. tonkm	0	0	0	0	0,1	0	0,5	0,4	2	2	2,6

Kilder: Statistiske Efterretninger, Danmarks Statistik

Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten

- * Beregnet som antal lastenheder: Lastvogne uden anhænger udgør 1 enhed, lastvogne med anhænger udgør 2 enheder, mens sættevogne udgør 1,5 enheder, uanset om forvognen overføres eller ej.

Det fremgår af ovenstående tabel,

- at personbilstrafikken blev mere end fordoblet fra 1985 til 2002, og den gennemsnitlige årlige vækstrate var i perioden 4,2%
- at der blev overført mere end 19.000 lastbilenheder i 2002, hvilket er det højeste siden 1995
- at antal overførte lastbilenheder har været forholdsvis stabilt i perioden fra 1990 til 2002

- at der overføres et stigende antal motorcykler/knallerter
- at antal cykler har udvist en faldende tendens siden 1995
- at den overførte godsmængde på færgeruterne er stigende og nåede et foreløbigt højdepunkt i 2002 med ca. 136.000 ton
- at der har været en gennemsnitlig årlig vækst i godsmængderne på 3,9% i perioden 1990-2002.

Tabel Passagerer og personbiler på overfarterne til/fra Ærø opgjort på måned, 2000-2003

	2000		2001		2002		2003	
	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler	Passagerer	Personbiler
Jan	33.182	7.309	31.400	7.546	30.855	8.043	28.617	7.207
Feb	32.550	7.768	31.102	7.444	32.077	8.370	30.207	7.850
Mar	37.241	9.603	34.918	9.041	44.472	11.582	36.416	9.330
Apr	49.874	11.830	50.006	11.392	44.769	11.359	44.454	10.565
Maj	56.468	12.359	57.881	13.348	59.035	13.445	51.869	11.671
Juni	61.846	13.154	62.021	13.693	62.018	14.095	-	-
Juli	95.592	20.321	92.618	20.155	93.356	20.427	-	-
Aug	71.601	15.766	72.310	16.243	73.307	16.749	-	-
Sep	50.364	11.743	51.826	12.039	54.757	12.809	-	-
Okt	47.121	11.276	45.265	11.117	46.380	11.781	-	-
Nov	37.212	9.514	36.371	9.982	38.623	10.195	-	-
Dec	39.132	9.886	38.649	9.772	38.787	9.763	-	-
I alt	612.183	140.529	604.367	141.772	618.436	148.618	191.563	46.623

Kilde: Ærøfærgerne A/S og Søby-Mommark Ruten

Appendiks E

Adfærdsrelationer til befolkningsprognoser i afsnit 2.5.1

Nedenstående adfærdsrelationer er beregnet med udgangspunkt i observationer for perioden 1980 til 2002. Variablen X er en simpel trend med observation 1980=1, 1981=2 osv. Variablen Y er befolkningen primo året. Alle parametre er signifikante ved t-testen, hvorfor dette ikke er angivet. Der er ikke foretaget transformationer af nogen art. Da trenden er den eneste inkluderede, siger det sig selv, at parametrene kan være biased af autokorrelation.

Tabel E.1 Estimerede relationer for scenarier S-III og S-IV

	Scenarium S-III		Scenarium S-IV	
	Relation:	R^2	Relation:	R^2
Samsø	$Y = 4816 - 28,567X$	0,86	$Y = 4820,1e^{-0,0063X}$	0,87
Marstal	$Y = 3893 - 22,748X$	0,90	$Y = 3898,6e^{-0,0064X}$	0,90
Ærøskøbing	$Y = 4875 - 45,785X$	0,98	$Y = 4897,5e^{-0,0106X}$	0,99
Læsø	$Y = 2745 - 21,430X$	0,99	$Y = 2755,3e^{-0,0086X}$	0,99

Appendiks F

Program og noter fra workshoper afholdt i forbindelse med projektet

Invitation til konference om de tre øsamfunds situation og udviklingsmuligheder

I anledning af den forestående analyse af de tre øsamfund Læsø, Samsø og Ærø, som AKF, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, skal gennemføre i samarbejde med Carl Bro as og team 2 as, inviterer Indenrigs- og Sundhedsministeriet sammen med Læsø, Samsø, Ærøskøbing og Marstal kommuner til

»De mange idéers og muligheders konference«

Som det er bekendt, skal en arbejdsgruppe inden årets udgang komme med forslag, som har til formål at bevare og udvikle Læsø, Samsø og Ærø som levedygtige samfund. Analysen skal indgå i beslutningsgrundlaget for statens som kommunernes fremtidige overvejelser om de tre øsamfund.

Konferencen er det første indledende trin i dette projekt, hvor borgmestrene, kommunalbestyrelsesmedlemmerne, men også andre med indsigt og idéer for de tre øsamfund mødes med AKF, deres samarbejdspartnere og arbejdsgruppens repræsentanter for at drøfte de tre øers situation, deres styrker og svagheder samt forventninger til fremtiden.

Nærmere program for konferencen fremgår nedenfor.

Mandag den 5. maj 2003

Tidspunkt	Aktivitet	Ansvarlig
Kl. 12:00 – 13:30	Frokost	
Kl. 13:30 – 13:45	Velkomst	Niels Jørgen Mau, Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Kl. 13:45 – 14:45	Hvad er situationen i vores kommune?	Carsten Bruun, Samsø Olau Juul Gaarn Larsen, Læsø Karsten Landro, Marstal Jørgen Otto Jørgensen, Ærøskøbing
Kl. 14:45 – 15:05	Øernes situation set fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet	Niels Jørgen Mau, Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Kl. 15:05 – 15:35	Pause	
Kl. 15:35 – 16:20	Projektet – idé, faser, samarbejde	Anne Kaag Andersen, AKF
Kl. 16:20 – 17:05	Udfordringer og muligheder for økommuner	Henrik Christoffersen, AKF
Kl. 17:05 – 17:15	Pause	
Kl. 17:15 – 17:45	Transport – den danske situation sammenlignet med andre lande	Jens Stephensen, Team 2
Kl. 17:45 – 18:15	Idé og metode – herunder workshop	Henning Kristensen, Carl Bro
Kl. 19:00 –	Middag	

Tirsdag den 6. maj 2003

Tidspunkt	Aktivitet	Ansvarlig
Kl. 09:00 – 09:30	Opsummering fra i går, optakt til workshop	AKF/Carl Bro
Kl. 09:30 – 10:45	Workshop, temaopdelt: <ul style="list-style-type: none">– Transport– Erhvervssituationen– Kommunernes situation – økonomi og struktur– Øerne som bopæl – fordele og ulemper	
Kl. 10:45 – 11:00	Kaffepause	
Kl. 11:00 – 12:00	Fremlæggelse i plenum, diskussion, afslutning	AKF/Carl Bro
Kl. 12:00 – 13:00	Afsluttende frokost	

Konferencen afholdes på
Flinchs Hotel
Langgade 23, Tranebjerg
8305 Samsø
Tlf. 8659 1722
E-mail info@flinchs.dk

Tilmelding herunder reservation af hotelværelse kan ske til

Bent Nielsen, Samsø Kommune tlf. 8792 2204 aubn@samsøe.dk

Ved tilmelding bedes oplyst, hvilken workshop man ønsker at deltage i. Af hensyn til planlægningen bedes oplyst to ønsker i prioriteret rækkefølge. Prisen for deltagelse inkl. hotelværelse vil blive ca. 1.000 kr., som vil blive opkrævet efterfølgende.

Tilmelding til workshop:

- | | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Transport |
| <input type="checkbox"/> | Erhvervssituationen |
| <input type="checkbox"/> | Kommunernes situation – økonomi og struktur |
| <input type="checkbox"/> | Øerne som bopæl – fordele og ulemper |

Til orientering skal oplyses, at arbejdsgruppen for Læsø, Samsø og Ærø har deltagelse af:

Kommunaldirektør Poul Andersen, Læsø Kommune
Kommunaldirektør Robert V. Rasmussen, Samsø Kommune
Kommunaldirektør Ingrid Svendsen, Ærøskøbing Kommune
Kommunaldirektør Lars Rud, Marstal Kommune
Fuldmægtig Martin Bjørn Jensen, Nordjyllands Amtskommune
Fuldmægtig Peder Bang, Århus Amtskommune
Fuldmægtig Kasper Westh, Fyns Amtskommune

samt

Chefkonsulent Henrik Severin Hansen, Amtsrådsforeningen i Danmark
Øko. konsulent Per Schollert Nielsen, Kommunernes Landsforening
Konsulent Thomas Rafn, Kommunernes Landsforening

Fuldmægtig Pernille von Lillienkjold, Økonomi- og Erhvervsministeriet

Kontorchef Niels Jørgen Mau, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Fuldmægtig Jane Andersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Fuldmægtig Peter Werther Andersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Fuldmægtig Søren Gregersen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Yderligere information om projektet kan fås ved henvendelse til Indenrigs- og Sundhedsministeriet, fuldmægtig Søren Gregersen tlf. 3392 3661 (sgr@im.dk) eller fuldmægtig Jane Andersen tlf. 3392 3718 (ja@im.dk).

Fremlæggelser i plenum efter workshops, 6. maj 2003

Gruppe vedrørende erhvervssituation

Problemer:

Der mangler økonomiske incitament
Der mangler job
EU-lovgivning hæmmer/begrænser
Der mangler faciliteter til konferencer/fagturisme
Problemer med generationsskifte
Transport til/fra øerne er et fordyrende element
Svært at tilvejebringe risikovillig kapital

Forslag:

Fokuser på primære erhverv
Nicheprodukter
Underleverandørvirksomhed
Generelle tiltag, ikke projektorienterede
Lavere skat på arbejdskraft på øerne
Fastholde og udvikle de eksisterende erhverv
Iværksætternetværk
Give virksomhederne rammer for ekspansion
Kvalitetsløft i turisterhvervet
Betragt færgen som en del af vejnettet
Finde de fælles problemer
Passe på øernes særpræg

Gruppe vedrørende kommunernes situation

Udgifter til transport skal ned! – lige omkostninger over land og vand. Betydning for erhverv, bopæl og turisme

Vigtigt at skabe nye arbejdspladser – og bevare dem, vi har.

Nytænkning inden for erhvervsudviklingen – udvikle, hvad vi kan, med de råstoffer, som findes på øerne.

Kommunal struktur. Idé med tættere samarbejde øerne imellem. Samme problemer med affolkning osv. Kan bruge overbygning, som har tæt kontakt til landspolitikken.

Særstatus for øerne – ønske deregulering af planlovgivningens bestemmelser. Frikommuner?

Skattelovgivning!

Deregulering: ville give job til forskningsinstitutioner, som kunne tilføre arbejdspladser mv.

Gruppe vedrørende transport

Transportbarrieren

Komplekst forhold af tid, penge og psykologi

Tid: Forskellig for gods og persontransport

Kr. og øre: Amtsvejsprincippet

Nye ruteføringer

Tid

Det er begrænset, hvad der kan gøres i forhold til tid. Tid kan omregnes til penge. I forhold til persontransport er det vigtigt, at det er muligt at efterleve samfundskravene i forhold til at opretholde et job. I forhold til gods-transport skal der være fokus på, hvad det er for vare, som skal over.

Økonomi

Det skal ikke være gratis.

Der er ønske om at undersøge pendlermuligheden i forhold til hurtigfærger (primært Samsø og evt. Ærø).

Arbejdspladser m.m.

Sætte fokus på at bevare de arbejdspladser, som er på øen i dag.

Den ideelle løsning

Arbejdspladser

Placering af statslige arbejdspladser

Rammer

For at kunne skabe arbejdspladser skal der være de rette rammer.

Pris

Den ideelle pris er Amtsvejsprincippet, således at der betales det samme, som det vil koste at køre den samme strækning på en vej. Ønske om, at alle betaler samme pris, uanset om man bor på øen eller er besøgende.

Erfaringen fra Læsø er, at ved nedsættelse af prisen for alle til Øbo priser (ca. 50% ned) steg trafikken med ca. 30-35%. Dette kræver et større tilskud til driften af ruten, men det giver flere penge til øen.

Struktur

Fælles rederi/driften ligger under samme »hat« – dette kunne være staten.

En konstruktion

Kontinuitet (ønsker ikke, at driften skal i udbud hvert 5. år, da det ikke skaber tryghed for hverken brugerne eller de ansatte)

Standardfærger

Bevare arbejdspladser

Fælles indkøb

Finde de mest optimale løsninger ud fra de omstændigheder, der er på øerne i dag, herunder de færger, som allerede nu besejler ruterne.

Udbud

Det skal være muligt at bevare kreativiteten for udbudsgivers side. Udbudsmaterialet skal ikke være for detaljeret, men i stedet indeholde min. krav – der skal være frihed i forhold til udbuddet. Det er vigtigt, at der skabes rummelighed fra øerne.

Gruppe vedrørende øerne som bopæl

Fordele ved at bo på øerne:

Nærhed

Tryghed

Natur

Lav kriminalitet

Billige huse

Udnytte hinandens ressourcer

Godt sted for børn at vokse op

God ældrepleje

Ulemper ved at bo på øerne:

begrænset handelsliv

»begrænset kommunal service«

begrænsede finansieringsmuligheder

manglende arbejdspladser

26. maj 2003

AKA/jp

Endeligt program for workshop om de tre øsamfunds udviklingsmuligheder på Ærø d. 24.-25. juni 2003

Tak for din tilmelding til workshoppen, som afholdes i anledning af den igangværende analyse af de tre øsamfund Læsø, Samsø og Ærø, som AKF, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, gennemfører i samarbejde med Carl Bro as og team 2 as. Workshoppen afholdes den 24. og 25. juni 2003 på Hotel Ærø Strand.

Denne workshop er som nævnt en opfølgning på en konference afholdt den 5.-6. maj 2003 på Samsø, hvor kommunalbestyrelsesmedlemmer fra de fire økommuner deltog sammen med arbejdsgruppens medlemmer.

På workshoppen skal der arbejdes målrettet med udviklingsmulighederne for de tre øer. Hvilke ideer er der til initiativer? Hvilke ideer er bæredygtige? Hvilke ideer skal der arbejdes videre med? Formålet med workshoppen er således, på baggrund af oplæg fra projektgruppen, at diskutere, udvælge og prioritere forslag til det idékatalog, der skal komme ud af arbejdet.

Projektgruppen vil præsentere sit forslag til idékatalog på workshoppen, jf. programmet. Forslagene i idékataloget er ikke blot løsrevne ideer, men derimod støtte til en eller flere visioner for øernes fremtidige udvikling. Disse visioner blev diskuteret på konferencen på Samsø, og kan sammenfattes således:

1. Etablering af arbejdspladser, som fastholder/trækker folk til
2. Etablering af (bedre) muligheder for pendling mellem ø og fastland
3. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække indbyggere, som derefter skaber økonomisk aktivitet
4. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække beboere, som ernærer sig i kraft af offentlige overførsler, fx pensionister
5. Styrkelse/udnyttelse af øernes attraktive kvaliteter til at tiltrække turister, som derefter skaber økonomisk aktivitet

Det har været ledende ved udformningen af kataloget, at der er søgt efter veje til på den ene side at fremme erhvervsgrundlaget på øerne og på den anden side at respektere den særlige karakter, som øsamfundene har. Kataloget tager således udgangspunkt i spørgsmålet, om det kan lade sig gøre i nutidens samfund at skabe grobund for og rammer om et levedygtigt lokalsamfund i pagt med naturen, luften, landskabet og havet.

Program

Tirsdag, den 24. juni

- 12³⁰ Frokost
- 13³⁰ Velkomst v. Niels Jørgen Mau, Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Karsten Landro, Borgmester Marstal Kommune
- 13⁴⁵ Kort præsentation af projektgruppens foreløbige resultater, status og analyse og præsentation af oplæg til ide-katalog
- 15⁰⁰ Kaffepause
- 15³⁰ Workshop I: Øernes situation og ideer til idékataloget
3 grupper (tilfældigt sammensat) diskuterer status og ideer: Er vurderingerne af øerne rigtige? Er der nye ideer? Er der ideer, som kan skrottes med det samme? Hvilke ideer er tvivlsomme? Hvilke ideer er gode? Workshoppen styres af projektgruppen.
- 17¹⁵ Pause
- 17³⁰ Fremlæggelse i plenum (1 time)
- 19³⁰ Middag

Onsdag, den 25. juni

- 9⁰⁰ Optakt til workshop II
- 9¹⁵ Workshop II. Prioritering af ideer
Deltagerne opdeles efter, hvilken ø de tilhører. Hver gruppe diskuterer, hvilke løsninger der er vigtige for den enkelte ø. Hvad skal projektgruppen arbejde videre med? Workshoppen styres af projektgruppen.
- 10³⁰ Kaffepause

- 11⁰⁰ Fremlæggelse i plenum og diskussion – hvilke ideer prioriteres på de enkelte øer? Hvilke ideer er fælles for alle øerne?
- 12¹⁵ Afslutning ved Jørgen Otto Jørgensen, Borgmester i Ærøskøbing Kommune.
- 12³⁰ Frokost

Prisen for at deltage i workshoppen inkl. hotelværelse bliver ca. 1.200 kr. Der udsendes regning efterfølgende. Transport er for egen regning. Evt. ændringer vedr. tilmelding foretages til Anne Bille, Ærøskøbing Kommune (ab@arrekommune.dk), tlf. 6252 1126.

Hotelllets adresse
Hotel Ærø Strand
Egehovedvej 4
5960 Marstal

Tlf. 62 53 33 20
Fax 62 53 31 50

Yderligere information om projektet kan fås ved henvendelse til Indenrigs- og Sundhedsministeriet, fuldmægtig Søren Gregersen tlf. 3392 3661 (sgr@im.dk), fuldmægtig Jane Andersen tlf. 3392 3718 (ja@im.dk) eller projektleder Anne Kaag Andersen, AKF tlf. 33 14 59 49 ♪ 74 (aka@akf.dk).

Fremlæggelser i plenum 25. juni 2003

De vigtigste temaer, som projektgruppen skal arbejde videre med

Læsø

- Særlig økommunestatus
- Ny transportmodel
 - færgetakster reduceres
 - sikring af en holdbar løsning
- Erhvervs- og arbejdsmarkedsindsats
 - investeringsmidler
 - sænkning af virksomhedsomkostninger
 - intensiv arbejdsmarkedspolitik
 - handlingsplan for offentlige arbejdspladser

Ærø

- færgetrafik
- arbejdspladser
- erhvervsfinansiering
- kommunestruktur
- landspolitisk vilje

Samsø

- Transport er barriere for alting!
- Skaffe arbejdspladser
- Den kommunale økonomi
- Den skæve alderssammensætning (tiltrække unge)
- Grøntsagsproduktionen skal sikres

Litteratur

Andersen, Anne Kaag (2002): Are Commuting Areas Relevant for the Delimitation of Administrative Regions in Denmark? *Regional Studies*, Vol. 36.8, pp. 833-844.

Andersen, Anne Kaag (2003): *ASTRID – Dokumentation af en regional-økonomisk model for Danmark*. AKF Forlaget (under udgivelse).

Briguglio, L. (ed.) (1996): *Sustainable Tourism in Islands & Small States*. New York.

Buttenschøn, R.M (2001): *Amternes naturpleje – en spørgeskemaundersøgelse om status og behov ved naturområdets drift og pleje*, Forskningscenter for Skov og Landskab i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen og Amtsrådsforeningen.

Christoffersen, Henrik og Anne Kaag Andersen (2002): *Arbejdskraftkvalifikationer og regional industriudvikling*, AKF Forlaget.

Christoffersen, Henrik (2003): *Det danske bymønster og landdistrikterne*, AKF Forlaget (under udgivelse).

Erhvervs- og Boligstyrelsen (2002): *Udflytning af statslige arbejdspladser. Analyse*.

Erhvervsministeriet (1994): *Fremtidens erhvervsudvikling på Samsø. Rapport fra Udvalget vedrørende Samsø.*

Fyns Erhvervsråd (1994): *Marstal – en kommune på Ærø.*

Hasler, Berit, Jørgen Dejgaard Jensen, Bjarne Madsen, Martin Andersen, Henrik Huusom og Lars Bo Jacobsen (2002): *Scenarios for Rural Areas' Development – an Integrated Modelling Approach*, AKF Forlaget.

Heinesen, Eskil og Nils Groes (1997): *Regionaløkonomiske vækstmønstre*, AKF Forlaget.

Indenrigsministeriet (1996): *Rapport fra arbejdsgruppen om tilskud til kommunerne på øerne Læsø, Samsø og Ærø.*

Indenrigsministeriet (2001): *Kommunal udligning – en kort præsentation.*

Indenrigs- og Sundhedsministeriet (2003): *Kommunal udligning og generelle tilskud 2003.*

Indenrigs- og Sundhedsministeriets Finansieringsudvalg (2003): *Forberedelse af de nødvendige tilpasninger i tilskuds- og udligningssystemet til ikrafttræden pr. 1. januar 2004.*

Jakobsen, Leif (1985): *Erhverv, arbejdsmarked og uddannelse. En lokal-samfundsanalyse på Læsø og Samsø*, AKF Forlaget.

Jensen, T.C. og S. Wanhill (2002): *Tourism's taxing times: value added tax in Europe and Denmark*, *Tourism Management*, vol. 23, p. 67-79.

KL, Amtsrådsforeningen, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Socialministeriet, Statsministeriet, Undervisningsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Finansministeriet (2003): *Frit valg og kvalitet - afregningsmodeller på de kommunale serviceområder.*

Konkurrencestyrelsen (2002): *Vejledning til virksomheder om de minimis reglen.*

LandsplanNyt, 43, juni 2003, Miljøministeriet.

Lundtorp, Svend, Charlotte Rassing og Stephen Wanhill (1999): »The off-season is 'no season': the case of the Danish Island of Bornholm«. *Tourism Economics* 1999:5.

Læsø Kommune (2003): *Erhvervsstrategi*

Madsen, Søren Hull (2003): *Undersøgelse af danske ferieturister på Samsø*, Samsø Turistbureau.

Munch, Jakob Roland (2003): Har kommunal skat og service betydning for flyttemønstre? *Nationaløkonomisk Tidsskrift*, 141, s. 53-67.

Nordjyllands Amt, Læsø Kommune og Færgeselskabet Læsø I/S (2002): *Redegørelse vedrørende Læsø.*

Norstrand, R. og A.K. Andersen (2002): *Indkomster, flytninger og uddannelse*, AKF Forlaget.

Norstrand, Rolf, Anne Kaag Andersen og Karsten Bo Larsen (2001): *Regional udvikling af indkomst og beskæftigelse*, AKF Forlaget.

Petersen, Kirsten Vistrup (2002a): *Fiskerierhvervet på Læsø 1991-2012*, Opgave fra Danmarks Forvaltningshøjskole.

Petersen, Kirsten Vistrup (2002b): *Et bæredygtigt øsamfund?* Opgave fra Danmarks Forvaltningshøjskole.

Regeringen (2002): Regionalpolitisk Redegørelse. Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Regeringen (2003): *Den Regionale Vækststrategi*, Økonomi og Erhvervsministeriet.

Rietveld, P. og F.R. Bruinsma (1998): *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*, Springer forlag.

Samsø Kommune (2001): *Udviklingsplan for Samsø 2000-2006*.

Skatteministeriet (2000): *Rapport om grænsehandel 2000*.

Sørensen, Nils Karl og Niels Westergård-Nielsen (2002): *Beskæftigelsen på Samsø*, Centre for Labour Market and Social Research.

Told- og Skattestyrelsen (2003): *Ejendomsvurderingen 2002 for sommerhuse. Kommunenniveau*, København.

Turismens UdviklingsCenter (2000): *Effektmåling af turismen på Samsø 1997-1999*.

Århus Amt (1999): *Perspektivanalyse for Samsø*.

Summary

Læsø, Samsø and Ærø – Development and Possibilities

Issued November 2003

Anne Kaag Andersen

Henning Kristensen

Carsten Madsen

Ulrich Bach

Malene Jørgensen

Jens Stephensen

Ole Hougaard

Claus Kruse

Henrik Christoffersen

Jie Zhang

Svend Lundtorp

Nils Karl Sørensen

The three Danish islands, Læsø, Samsø and Ærø, experience several problems. The population is declining, and the economic life has harder conditions than in other parts of Denmark, primarily due to higher transport costs. The unemployment rate is quite high, and due to the transport costs, commuting is difficult. The average income is low; the same is true for the housing costs. The average transfer income is quite high.

The municipal authorities are under pressure due to the small number of inhabitants, the isolation from other municipalities and specific costs re-

lated to the island status.

To ensure the islands will still be living and active societies there are different paths:

1. Strengthening of business conditions in order to establish jobs to attract and/or maintain population
2. Establishment of (better) possibilities for commuting
3. Strengthening of the qualities of the islands in order to attract inhabitants, who will create economic activity
4. Strengthening of the qualities of the islands in order to attract inhabitants, who make a living on pensions etc.
5. Strengthening of the qualities of the islands in order to attract tourists, who create economic activity.

The islands will not choose only one of these paths – all five visions can at the same time strengthen the development.

Several players influence the situation in the islands, e.g. the state, the counties and the islands – alone and in co-operation. Through a long time, the islands have fought in order to change the development, implying that it is necessary to involve also the state and the counties. If no initiatives are taken the negative development will probably continue. The state will have to lead the way.

The most important difference between the islands and other rural areas is the troublesome and expensive transport crossing the sea. The transport is a barrier for inhabitants, visitors and the economic life. Therefore, it is judged that lowering of the transport costs is of most importance. In order to achieve lower prices it is necessary that the state ensures a long-range model for the transport which optimizes the ferry service. The different analyses show that savings should be possible, even though subsidies are still necessary in order to reach prices that can be compared to transport by land.

Also the municipal service is of importance if the islands are to be attractive living places. To achieve this, greater subsidies from the state can be necessary.

Third, it is proposed to set up a fund which gives loan to the local business life on favourable conditions. This is in order to strengthen the conditions for the business life.

Fourth, it is proposed to ensure stable working places. The counties and the state have only few working places on the islands. It should be considered whether it is possible to locate some public work places on the islands, e.g. in social service or administration.

Fifth, due to the special conditions for the islands there should be exceptions from general rules. This is particularly relevant for different planning regulations, but also for other rules there should be possibilities for exemptions.

Finally, there should be taken special care of the municipalities on the islands in a possible reform of the structure of the municipal division. Being independent municipalities has several advantages, e.g. local democracy and commitment and working places on the islands. If it is decided to enlarge the municipalities, it can, however, be difficult to maintain the independence, and alternative solutions must be considered. This includes that the state takes care of some of the duties and the municipalities are joined with municipalities on the mainland, but keep some duties and a local board.

Also the counties and the islands can support the development. Below a list of ideas is given. The ideas stem from seminars which have taken place during the project. The ideas are sorted after the primary responsible:

The state

- Securing a long-term transport solution
- Securing an effective business life via
 - * securing investments funds
 - * lowering of costs for business
 - * securing the possibilities for intensive labour-market policy
 - * examining the possibilities of having national working places in the islands
 - * supporting agriculture and fishery
- Securing special attention to the islands if a reform of the municipal system is carried out

- Examining possibilities and perspectives in exceptions from the laws
- Securing the economy of the islands' municipalities.

The counties

- Examining possibilities of having county working places in the islands
- Showing flexibility on nature matters
- Supporting initiatives for securing education.

The islands together

- Co-operation about the ferry service to secure effective service with low costs
- Co-operation about marketing within tourism, special products and residential location in the islands
- Co-operation about »green islands«.

The different islands

- Rationalize and reorganize the ferry service
- Work for widening of the tourist season
- Strengthen the local business life
- Secure the attractiveness of the islands as residential location.

Noter

1. Alternativt kunne man vælge at ekskludere de fire økommuner fra grupperne og dermed sammenligne med fx landsgennemsnittet UNDTAGEN økommunerne, eller udsatte kommuner UNDTAGEN økommunerne. Forskellene i resultaterne er uhyre små, da gennemsnittene er vægtede, og økommunerne dermed ikke fylder meget.
2. Desværre har det ikke været muligt at få præcis de samme aldersinddelinger i de to tabeller, men tallene er stadig sammenlignelige.
3. Bilfærgernes Rederiforening, Årsberetning 2002, side 27.
4. Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav.
5. Spodsbjerg-Tårs.
6. Læsø-færgen og de to nye Ærø-færger ejes af Kommune Leasing.
7. Søby-Mommark ruten er ikke medtaget i denne rapport.
8. Jf. samtale med Alasdair McNicoll, Project Manager State Aid, den 13. august 2003.
9. LBK nr. 694 af 13/07/2001.
10. Jf. § 1, pkt. 4.
11. Jf. bemærkninger til lovforslaget.
12. Lov nr. 1094 af 29/12/1997.
13. Jf. § 1, stk. 1.
14. Karnow, note 4.
15. Lov nr. 272 af 23/05/1973.
16. Redegørelse vedrørende Læsø, udarbejdet af Nordjyllands Amt, Læsø Kommune, Færgeselskabet Læsø I/S, dateret den 28.08.2002.
17. Se også afsnit 3.2.1.
18. Det skal her nævnes, at der for Ærø's vedkommende har været foretaget beregninger, som viser væsentlige besparelser ved en ruteomlægning.

19. Installeret effekt og olieforbrug til en given fart er vurderet til næsten det halve af de nuværende færges på trods af den 50% større kapacitet, dels fordi færgerne er længere og dels fordi der ikke vil være så stor og tung en overbygning.
20. Forbrug og vedligehold, anslået til 3,0 mio. pr. færges, lønomkostninger 7,1 mio. pr. færges baseret på nuværende overenskomster og 4 mands besætning den halve tid og 3 mand den resterende, olie for begge færges beregnet til 1,6 mio. pr. år baseret på 6.200 dobbeltture, driftsbelastning på gennemsnitlig 750 kw og 1.200 kr. pr. ton.
21. En modelnote: Kommuneskatten er fundet direkte fra de øgede indtægter og således uden korrektionskoefficienten der normalt sammenkæder indkomst og kommuneskat. Det samme gælder i alle tre eksempler.
22. Bornholms Erhvervsfonds Årsrapport 2002.
23. Disse oplysninger er fra erhvervschef Carsten Gjessing.
24. Dertil kommer, at fastlandskommunerne øjensynlig heller ikke ønsker sammenlægningen. Det fremgår af en artikel i Nyhedsmagasinet Danske Kommuner nr. 22, juli 2003 med overskriften NEJ TAK TIL ØER. Her betakker borgmestrene i Svendborg og Frederikshavn sig for at blive sammenlagt med Ærø og Læsø.
25. Lundtorp, Svend *Kommuners Bæredygtighed – stordrift, demokrati og kommunalt samarbejde*. Kommunernes Landsforening 2000.
26. Eksempler på områder med vidtgående selvstyre er ikke taget med her, såsom Grønland og Færøerne, the Isle of Man (UK), Ålandsøerne (Finland) og kanaløerne (UK). De har dog alle det til fælles, at de er væsentligt større end Ærø, Samsø og Læsø.
27. Svarende til reglerne i styrelseslovens §5.
28. Noget tilsvarende kan der tænkes at være behov for i forbindelse med andre kommunesammenlægninger (der ikke inddrager øer).
29. Se Lundtorp, Svend *Kommunalt samarbejde - hvorfor og hvorfor ikke?* Kommunernes Landsforening 2000 side 48 ff.
30. Kommunen får indirekte indtægter gennem den indkomstspredning, tilflytterne er årsag til (ved at handle lokalt). Denne virkning er ikke beregnet her. I stedet henvises til analysen i afsnit 4.4.
31. Dette gennemsnit er i 2003 på ca. 134.000 kr. Kommunens indtægt fra udligningen bliver endnu større, hvis indkomsten pr. medlem af husstanden også er under grænsen for §18-tilskud, der er på 121.000 kr.