

43. møde

Torsdag den 16. januar 1997 kl. 10.00

Dagsorden

1) Forespørgsel nr. F 30:

Forespørgsel til trafikministeren [om den fremtidige færgetrafik til og fra Bornholm].

Af Tommy Dinesen (SF), Tove Lindbo Larsen (S), Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Vibeke Peschardt (RV), Jan Kørpke Christensen (FP), Jette Gottlieb (EL), Arne Melchior (CD) og Kristian Thulesen Dahl (DF).

(Forespørgslen anmeldt 3/12 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 6/12 96).

2) Forespørgsel nr. F 31:

Forespørgsel til miljø- og energiministeren [om, hvilke konkrete initiativer regeringen vil tage for at tilslutte Danmark til det nordiske miljømærke Svanen].

Af Jørn Jespersen (SF), Steen Gade (SF) og Jacob Haugaard (UP).

(Forespørgslen anmeldt 3/12 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 6/12 96).

3) Første behandling af lovforslag nr. L 116:

Forslag til lov om ændring af lov om kontinentalsoklen.

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 11/12 96).

4) Første behandling af lovforslag nr. L 117:

Forslag til lov om ændring af lov om statstilskud til energibesparelser m.v. i erhvervsvirksomheder. (Undergrænser for udbetaling m.v.).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 11/12 96).

5) Første behandling af lovforslag nr. L 128:

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om betalingsregler for spildevandsanlæg m.v. (Spildevandsrensning i det åbne land m.v.).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 18/12 96).

6) Første behandling af lovforslag nr. L 129: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer. (Regulering af fyldjord i råstofgrave).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (Fremsat 18/12 96).

Den første sag på dagsordenen var:

1) Forespørgsel nr. F 30:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke planer har regeringen for den fremtidige færgetrafik til og fra Bornholm, herunder kontrahering, evt. charting af nyt færgemateriel samt finansiering heraf?«

Af Tommy Dinesen (SF), Tove Lindbo Larsen (S), Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Vibeke Peschardt (RV), Jan Kørpke Christensen (FP), Jette Gottlieb (EL), Arne Melchior (CD) og Kristian Thulesen Dahl (DF).

(Forespørgslen anmeldt 3/12 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 6/12 96).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Da hr. Arne Melchior i sin tid var trafikminister, og det er jo nogle år siden, sagde han, da vi behandlede BornholmsTrafikken på daværende tidspunkt, at færgerne til øerne ligesom var landevejen til øerne. Og det er jo rigtigt, at færgerne er livsnerven til øerne.

Situationen i dag for BornholmsTrafikken er den, at de har tre ældre færger, og med baggrund i, at bl.a. Danmark har presset på i FN's Internationale Maritime Organisation for, at færger i fremtiden skal nå en højere sikkerhed, og det er sket med baggrund i »Scandinavian Star« og forliset med »Estonia«, står man i den situation, at man for nogle af færgernes vedkommende – samtlige danske færgers vedkommende her i landet – nu skal til at bruge en masse penge for at gøre dem så sikre, som man har vedtaget i IMO, og for en af færgerne betyder det i hvert fald, at man skal bruge over 100 mio. kr.

Det betyder, synes vi, og det kan jeg forstå, at samtlige partier er med på, at vi tager en diskussion her i Folketinget for at finde ud af, hvad der skal ske med den fremtidige trafik til og fra

Bornholm og BornholmsTrafikken som sådan. Så det er baggrunden for forespørgslen.

Besvarelse

Trafikministeren (Bjørn Westh):

BornholmsTrafikken er som bekendt en statsvirksomhed, som staten overtog i 1973 efter overenskomst med Bornholms Amt og det dengang kriseramte Dampskibsselskab af 1866. Det fremgår af lov om Bornholmstrafikken, at det er rederiets formål at drive passager-, post- og godstrafik til og fra Bornholm samt anden virksomhed, der står i naturlig forbindelse hermed.

BornholmsTrafikken besejler tre ruter fra Rønne til henholdsvis København, Ystad og Mukran. Ruterne besejles af tre skibe, motorfærgerne »Jens Kofoed«, »Povl Anker«, som er søsterskibe indkøbt i slutningen af 1970'erne, samt motorfærgerne »Peder Olsen«, som er fra 1974, og som i 1991 blev chartret til afløsning af en ældre og mindre færge i forbindelse med den daværende kraftige vækst i rederiets trafik. Motorfærgerne »Peder Olsen« er chartret frem til juni 1999.

BornholmsTrafikkens økonomi var i slutningen af 1980'erne stort set i balance. I de første år af 1990'erne voksede underskuddet imidlertid til omkring 30 mio. kr. uanset de betydelige indtægter fra det taxfree salg, der blev etableret i 1989, og dér har underskuddet på de ca. 30 mio. kr. så ligget siden. Underskuddet skal bl.a. ses i relation til, at den årlige charterhyre for »Peder Olsen« udgør ca. 30 mio. kr. For 1996 er der dog igen tale om en forøgelse af underskuddet, og BornholmsTrafikkens samlede budgetsituation må forventes markant forværret fra midten af 1999 på grund af det taxfree salg.

Den væsentligste årsag til forøgelsen af underskuddet har dels været en stigning i udgifterne – først og fremmest udgifter til sikkerhedsmæssig opgradering af tonnagen som følge af skærpede sikkerhedskrav efter »Estonia«-forliset – dels et indtægtsfald først og fremmest som følge af et fald i antallet af svenske turister på Ystadoverfarten på grund af afmatningen i den svenske økonomi i 1993.

Staten har, siden den overtog BornholmsTrafikken, erkendt sine forpligtelser i henhold til lov om Bornholmstrafikken til at drive passager-, post- og godstrafik til og fra Bornholm. Regeringen har stået og står vagt om BornholmsTrafikken. Det har bl.a. udmøntet sig i føl-

gende: I 1993 blev Mukranruten etableret som led i bornholmerpakken, hvorved regeringen imødekom det bornholmske erhvervslivs ønsker om en direkte forbindelse til kontinentet.

I den forbindelse fik BornholmsTrafikken i en 3-årig startperiode 1993-1995 forøget sin nettobevilling med henholdsvis 15, 10 og 5 mio. kr. I 1994 fik BornholmsTrafikken som følge af kraftige fald i indtægterne en ekstraordinær bevilling på 15 mio. kr. I forbindelse med finanslovsforliget i efteråret 1996 fik BornholmsTrafikken ligeledes tilført 25 mio. kr. som en ekstraordinær bevilling.

Endvidere blev det som bekendt aftalt, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe, der skulle udarbejde en budgetanalyse af BornholmsTrafikken. Dette arbejde har resulteret i, at BornholmsTrafikken fik sine aktuelle økonomiske problemer afhjulpet fuldt ud gennem rammeløft i forbindelse med finanslovforhandlingerne nu med 62½ mio. kr. i 1997 og 54½ mio. kr. i 1998.

Det blev tilføjet, at de tilførte midler muliggør en løbende opgradering af tonnagen til »Estonia«-sikkerhedskravene. Hermed har regeringen igen med denne finanslovaftale konfirmeret sin intention om at følge denne linje på trods af de seneste 10 års markant voksende nettoudgifter for staten herved. Regeringen vil fortsat sikre Bornholm den nødvendige søværts forbindelse til omverdenen.

Man kan naturligvis altid diskutere, hvad der er en acceptabel søværts trafikbetjening. Jeg vil i den forbindelse fremhæve følgende:

At der sikres en tilfredsstillende trafikbetjening, hvor taksterne på overfarterne maksimalt bør vokse i takt med priserne i den øvrige kollektive trafik.

At overfarterne bliver udstyret med en kapacitet, der inden for såvel højsæson som lavsæson lever op til transportbehovet ved dette prisniveau.

At rejsetiden fra Bornholm til København vil få en reduktion, der er sammenlignelig med den, som fjerntrafikken i Vestdanmark oplever i disse år, f.eks. som følge af investeringerne i Storebæltsforbindelsen, jyske vejanlæg m.v.

Regeringen har i trafikpolitikken over for Bornholm sikret dette serviceniveau og vil fortsat gøre det.

Forværringen i BornholmsTrafikkens økonomi har gjort det nødvendigt mere strategisk at overveje BornholmsTrafikkens fremtid, herunder også den fremtidige tonnagesituation. Overvejelserne er også blevet aktualiseret af den

forestående åbning af Øresundsforbindelsen, som vil reducere transporttiden mellem København og Ystad og udviklingen i færgeteknologien med en stigende udbredelse af bilbærende hurtigfærger.

Spørgsmålet om BornholmsTrafikkens fremtidige tonnagebehov bør derfor afklares. Jeg er helt enig med forslagsstillerne heri. De seneste analyser har først og fremmest vedrørt BornholmsTrafikkens økonomi, herunder fremtidige organisatoriske og administrative forhold, og således ikke så meget spørgsmålet om den fremtidige tonnage og heller ikke vurdering af virkningerne af Øresundsforbindelsen for markedsituationen.

Der må også foretages analyser af miljøvirkningerne af forskellige forslag vedrørende den fremtidige tonnage. BornholmsTrafikken har iværksat en række tekniske undersøgelser vedrørende tonnage og rutealternativer, økonomiberegninger m.v. Disse undersøgelser forventes afsluttet ultimo marts i år.

Med baggrund heri om inddragelse af miljøforhold vil jeg nedsætte et hurtigtarbejdende udvalg med deltagelse af de berørte parter med det formål at analysere den fremtidige trafikbetjening i lyset af, at BornholmsTrafikkens taxfree salg forventes at ophøre medio 1999, og at den faste forbindelse over Øresund forventes at åbne i år 2000.

Regeringen vil på denne baggrund inden årets udgang give Folketinget en redegørelse om BornholmsTrafikkens fremtidige trafikbetjening af Bornholm, herunder tonnagesammensætning, miljøpåvirkninger m.v.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil først sige tak til ministeren. For godt og vel 3 måneder siden deltog jeg i et møde på Bornholm, der var arrangeret af mit parti, og deltager var bl.a. direktøren for BornholmsTrafikken hr. Kaj Dinesen, og andre deltog også i panelet, bl.a. nogle fra passagersiden. Det, man dér diskuterede, var selvfølgelig nogle af de problemer, der ligger med baggrund i, at færgerne er ved at have den alder, som de har efterhånden.

Jeg foreslog dér, at man fra politikere på Bornholm og fra erhvervslivets side på Bornholm tog en drøftelse med Folketingets Trafikudvalg, og det gjorde man så, og jeg er glad for,

at Trafikudvalget var så hurtigt til at sige ja, således at vi fik et godt møde, hvor man fra Bornholms side fik mulighed for sådan face to face over for Trafikudvalget at fortælle om de problemer, der er, og de problemer, som man stod over for.

For selv om det er rart at bo på en ø, og selv om det har nogle livskvaliteter at bo på en ø, så hænger det altså også sammen med, at det som sådan er dyrere, når man skal have trafikeret sit gods og sine passagerer over til fastlandet, hvis man kan kalde Sjælland, der er en ø, for et fastland.

Det, der så er sket nu, er, at vi nu skal have en drøftelse på et senere tidspunkt eller regeringen nedsætter et udvalg, som ministeren har været inde på, og det er vi fra SF enige i. Og det kan jeg forstå, at de andre partier også er: at der bliver nedsat et hurtigtarbejdende udvalg. Jeg synes nemlig, at der er behov for en analyse af situationen.

Jeg så i går på Ritzaus Bureau, at Niels Anker Kofoed, der er medlem af Venstre, udtalte, at den dagsorden, der ligger, var tam og indholdsløs, og man skulle bare bevilge 450 mio. kr. til en ny hurtigfærge. Bang, bang, der var ikke noget at spille om. Den pågældende må jo vide alt om færger og har ikke det samme saglige grundlag for ligesom at få en undersøgelse først. Det må der i hvert fald ligge i det.

Nogle gange bliver det i min egen kreds af den lokale avis Kalundborg Folkeblad sagt, at jeg vel gør for lidt for området, for de skal selvfølgelig have en firesporet motorvej, og dér siger jeg gerne, at skal man have det, så står Kalundborg ud fra saglige kriterier i hvert fald ikke først, og jeg er ikke trafikpolitisk ordfører for Kalundborg og omegn. Men jeg kan forstå, at Venstre har én fra Bornholm og omegn.

De spørgsmål, som jeg mener skal besvares, er bl.a. om den faste forbindelse, og her taler vi om Øresund. Hvilken betydning får det for BornholmsTrafikken i fremtiden? Jeg foreslog på det før omtalte møde på Bornholm, at man undersøger det, som der nu lægges op til i EU-landene, nemlig om f.eks. danske tog kan gå fra København til Ystad, som efter de oplysninger, jeg har fået, er ved at blive elektrificeret. Og så kan man altså tænke sig, at BornholmsTrafikken her får en link med hurtige tog, Københavns Hovedbanegård/Ystad og så en færge fra Ystad til Rønne.

Det vil i hvert fald være et løft, og hvis DSB ikke vil, så er det jo sådan, at de svenske jern-

baner i fremtiden får muligheden for akkurat det samme. De svenske jernbaner har jo planer om, når den faste forbindelse på Øresund er færdig, at man vil køre direkte med deres hurtigtog til Hamborg. Så det er nogle af de nye muligheder, der ligger, og jeg synes i hvert fald, det er i orden, at det bliver belyst. Det er noget, vi fra SF også støtter, at man sætter togdrift ind her, og det er jo ikke få passagerer, det drejer sig om. Det er jo over 1 mio. passagerer, der årligt kommer til og fra Bornholm.

En anden ting er natfærgerne og deres fremtid. Jeg ved, at bornholmerne er meget glade for den mulighed, de har med de to færger, der sejler om natten, fordi man her har en mulighed for, ligesom man før i tiden havde på Aalborg-ruten og på Århusruten, at man kunne gå om bord ved aftenstide, og så sover man, og når man vågner op, er man altså kommet til bestemmelsesstedet. Og dér er der selvfølgelig nogle bornholmere, der er bange for, at det her ikke vil fortsætte i fremtiden.

Der er også noget med, hvor færgerne skal hen. Skal de i fremtiden stadig væk besejle Københavns Havn, således at man får store lastbiler og personbiler igennem byen, eller skal de i fremtiden f.eks. sejle til Køge, som der er nogle, der har været inde på? Det synes jeg også har noget med de ting at gøre, der bør belyses, også fordi det vil koste mindre i brændstof blandt andet.

Vi har jo også her i Folketinget vedtaget nogle nye love med hensyn til Dansk Internationalt Skibsregister, der betyder, at færger, der kun sejler med gods, i fremtiden kan sejle billigere. Det kan de af den grund, at Dansk Internationalt Skibsregister jo ikke gør søfolkene skattefrie, men betyder, at de pågældende redere kun skal betale to tredjedele i hyre til de ansatte, og det betyder jo også, at hvis man vælger, at færgerne alene skal sejle med gods og kun medbringe få passagerer, har erhvervslivet på Bornholm altså den mulighed, at de kan få deres varer billigere til fastlandet.

Det fjerde spørgsmål synes jeg er: Skal de chartres, eller skal de købes? Der er jo masser af muligheder for leasing i disse dage på søtransportområdet. Også her har Folketinget vedtaget noget nyt, nemlig det, at man kan chartre et skib uden besætning, og så kan man betale en fast charterhyre hvert år. Så mulighederne er der.

Jeg går ikke selv ind for leasing, i hvert fald ikke efter det, jeg har set indtil nu, som staten er gået ind i. Man gjorde f.eks. det samme for 10 år

siden i Den Kgl. Grønlandske Handel, og det betød altså, at man leasede så dyrt, at man efter at have lejet disse skibe i 3 år lige så godt kunne have købt dem selv. Derfor tror jeg også, det er en fordel at købe; men det afhænger jo af de kontrakter, man laver.

Det femte, jeg mener der skal undersøges, er: Hvilke typer færger skal man så bruge i fremtiden? Når man ser på den vækst, der er i hurtigfærger over hele verden, skal dette selvfølgelig belyses, og her er det vigtigt, at der er et regnskab, som fortæller, hvor meget de forskellige færger bruger i energi, i brændstof. Det er noget, som vi vel efterhånden må tage op her i Folketinget, hver gang man siger ja til en ny rute.

Det kan også være en fordel med hurtigfærger her, fordi der er så kort afstand fra Ystad til Rønne og omvendt, frem for de store færger, der i dag er 7 timer om at sejle rundt om Sverige og op til København. Hvis man har en hurtigfærg og togdrift, tror jeg, at det energiregnskab pr. passager, der vil foreligge, i hvert fald godt kan konkurrere med de store færger, der er i dag, og med flytrafikken, som jo tager mange passagerer til Bornholm. Derfor er det vigtigt, at disse ting bliver belyst, så Folketinget kan træffe en ordentlig beslutning, når det kommer dertil.

Som trafikministeren var inde på, er der også ophøret af det toldfri salg; det vil selvfølgelig også betyde noget for Bornholmstrafikken, og det mener vi også skal belyses. Jeg og SF har den opfattelse, at skal man have en færgerute, må det være ud fra, at der er nogle trafikale behov, og ikke fordi man kan sælge billige cigaretter og billig sprut, som jo i længden ikke er særlig godt for helbredet. Altså det afgørende er det trafikale. Jeg skal hermed oplæse en dagsorden, som foreslås af samtlige partier:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget noterer sig

- at Bornholmstrafikken har fået afhjulpet sine aktuelle økonomiske problemer ved tilførsel af yderligere 62,5 mio. kr. i 1997 og yderligere 54,5 mio. kr. i 1998,
- at Bornholmstrafikken har igangsat tekniske undersøgelser af rederiets fremtidige trafikbetjening af Bornholm, herunder den fremtidige tonnagesammensætning,
- at regeringen med baggrund i dette arbejde nedsætter et hurtigtarbejdende udvalg med det formål at analysere den fremtidige trafik-

betjening, herunder besejling under isvintre og andre ekstreme vejrforhold. Analysen foretages med baggrund i, at det taxfrie salg forventes at ophøre medio 1999, og at den faste forbindelse til Sverige forventes åbnet år 2000,

- at der i udvalgsarbejdet bl.a. indgår et miljøregnskab for de forskellige trafikformers energiforbrug til og fra Bornholm for passagerer, biler og gods,
- at Bornholmstrafikken i fremtiden får mulighed for at indgå flerårige økonomiske aftaler med Trafikministeriet og
- at regeringen inden årets udgang giver Folketinget en redegørelse om Bornholms fremtidige trafikbetjening, tonnagesammensætning m.v.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 44).

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Søren Hansen (S):

Ordentlige trafikforbindelser til og fra er vigtige. Det er de også for bornholmere og for andre, som vil til og fra Bornholm.

Nu kan man jo ikke, i hvert fald ikke sådan uden videre, anlægge en motorvejsforbindelse til Bornholm. Jeg siger det, fordi man på Bornholm jo taler om motorvejs- eller landevejsforbindelse til Bornholm. Men med de begrænsninger, som Bornholms placering giver, må der gøres, hvad muligt er for at sikre gode og ordentlige forbindelser til og fra Bornholm.

Det er ud fra den erkendelse, at Bornholms-trafikken har fået tilført de økonomiske ressourcer, som det tidligere har været nævnt godt 60 mio. kr. i 1997 og 50 mio. kr. til næste år.

Når det gælder den fremtidige trafikbetjening, er det vigtigt at vurdere de muligheder, som nye skibstyper byder på. Herunder er det naturligvis vigtigt for et ordentligt beslutningsgrundlag at vurdere, hvordan disse nye skibstyper vil have det under isvintre og under andre særlige vejrforhold, som kan påvirke deres operationsmuligheder.

Det er også vigtigt i denne sammenhæng, hvor tingene skal vurderes, at få en nøjere belysning af miljøpåvirkningen. Vi har jo set vanskeligheder i denne forbindelse, når det dre-

jer sig om forbindelsen mellem Kalundborg og Århus. Så også den side af sagen skal der ses på.

Det er vigtigt at finde frem til hurtige, til stabile og til miljøfornuftige trafikforbindelser. Det er også vigtigt at få vurderet, hvordan den faste forbindelse til Sverige vil kunne indgå i trafikmønsteret mellem Bornholm og den øvrige del af landet. Og det er også værd at lytte til, hvad bornholmere, deres erhvervsliv og deres turisterhverv har af meninger og måtte have af forslag.

I beslutningsgrundlaget må økonomien naturligt indgå, herunder også den negative påvirkning, som det forventede ophør af det todfri salg vil give.

Socialdemokratiet er tilfreds med, at regeringen på basis af det tilgængelige, det, der allerede nu ligger undersøgt, men også på basis af nyt analysemateriale snarest muligt vil give Folketinget en redegørelse om den fremtidige trafikbetjening af Bornholm.

Af hensyn til bornholmerne, af hensyn til det bornholmske erhvervsliv og af hensyn til øens turisme er det vigtigt – ja, også for alle os andre, der jo indimellem gerne vil til og fra – at en sådan redegørelse kan afgives allerede i løbet af indeværende år.

Som det er fremgået, kan Socialdemokratiet tilslutte sig den foreslåede dagsorden.

Erik Jacobsen (V):

Venstre er generelt positiv over for at sikre de danske øer rimelige trafikale forbindelser for derved at undgå, at der sker en affolkning af disse øer, og sikre dem en rimelig eksistensberettigelse. Dette gælder således også for Bornholm og dermed Bornholmstrafikken.

I Venstres oplæg til finansloven foreslog vi 64,5 mio. kr. i støtte til Bornholmstrafikken, som senere blev forhandlet ned til 54,5 mio. kr. i 1998.

Det skal også bemærkes, at Folketinget på nuværende tidspunkt ikke kan oplyse nærmere om debattens rammer, hvilket må tages i betragtning, når indholdet af dette forslag til indlæg vurderes.

Når trafikforbindelsen til Bornholm skal vurderes, finder jeg det først og fremmest vigtigt at slå fast, at vi debatterer trafikforbindelser mellem landsdele, principielt på linje med forbindelsen mellem Sjælland og Fyn eller Sjælland og Lolland-Falster. Uanset at der bor mindre end 1 pct. af Danmarks befolkning på Bornholm, har øen altid været anerkendt som en landsdel.

Det kom til udtryk, da Bornholm blev et fuldgyldigt, selvstændigt amt i 1970 i forbindelse med kommunalreformen, og den vurdering lå også bag statens overtagelse i 1973 af 66-Selskabet, det daværende private rederi, som af naturlige og økonomiske grunde ikke længere magtede at følge med udviklingen. Hovedårsagen var den struktur- og samfundsudvikling, som på relativt kort tid drastisk øgede kravene til bil- og lastbiltransportkapaciteten.

Det private rederi kunne ikke skaffe økonomi til udskiftning af de gamle passagerskibe med nye færger, og derfor overtog staten opgaven og finansierede de to udmærkede færger, som siden har dannet Bornholmstrafikkens ryggrad, suppleret af en tredje mindre færge af hensyn til driftssikkerheden og den kraftigt forøgede rejsaktivitet om sommeren.

Nu 25 år efter står Bornholm over for næste milepæl i udviklingen, nemlig den helt nye situation, som tegner sig med færdiggørelsen af den faste Øresundsforbindelse. Bornholmerne har i mange år argumenteret for, at færgeforbindelsen mellem København og Rønne er deres »motorvej«, som bør kunne anvendes af befolkningen og erhvervslivet på lige fod med landets øvrige motorveje og broer både med hensyn til kapacitet, kvalitet og benyttelsesafgift.

Hvis vi husker på, at Bornholm anerkendes som en landsdel, er argumentet sådan set godt nok, men selvfølgelig lidt svært at omsætte til virkelighed under de nuværende forhold, men det ændrer sig i 1999 og lyset af den teknologiske udvikling til søs. Set i lyset af den nye teknologi og den infrastrukturelle udvikling, der er i gang i hele Ørestadsregionen, vil en hurtigfærge være en ideel løsning på det materielproblem, der ellers ville opstå i 1999, når charteraftalen for den tredje færge udløber.

Med Øresundsforbindelsen og den moderne hurtiggående færgeforbindelse mellem Ystad og Rønne er vi tæt på at kunne virkeliggøre den trafikforpligtelse, som samfundet har over for Bornholm. En halvering af transporttiden fra 5 timer til ca. 2½ time mellem Sjælland og Bornholm er formentlig det bedst tænkelige bidrag til øens udvikling. Med den elektrificerede togforbindelse til Ystad og en hurtigfærge videre til Rønne får Bornholm virkelig mulighed for at koble sig på udviklingen i Ørestadsområdet, ja, vel nærmest at blive en slags forstad til Ørestaden.

I Venstre finder vi, at bornholmerne nu, når muligheden foreligger, i hvert fald skal have

deres motorvej til søs. Prisen for at stille dem tilfredse de næste mange år er lig med prisen for en stor, hurtiggående katamaran el.lign., stor nok til at kunne klare den meget sæsonprægede belastning og vinterstormene i Østersøen.

Jeg har forstået, at realiseringen af dette ønske også vil muliggøre en bedre og billigere fragtafvikling i Bornholmstrafikkens regi, eventuelt ved at omdanne de to gamle eksisterende færger til løstrailertrafik.

Hvorvidt det bornholmske erhvervsliv herved fuldt ud kan blive lettet for tyngende belignhedsomkostninger, som de nuværende høje fragtpriser til og fra Bornholm har en stor del af ansvaret for, er nok ikke helt afklaret endnu, men det vil i hvert fald være et væsentligt skridt i den rigtige retning.

En betydelig del af fragterne udføres af andre transportører end BornholmsTrafikken. Det gælder først og fremmest fragter af sten, grus og sand, som udgør mere end 60 pct. af godsomsætningen i Rønne Havn målt i mængder. De resterende godsmængder inklusive bl.a. brændsel og korn deles nogenlunde ligeligt mellem BornholmsTrafikken og andre transportører, herunder coastere og stykgodsskibe.

Man kan så stille sig det spørgsmål: Hvor bredt kan og bør staten yde støtte til nedbringelse af fragtomkostningerne? Efter Venstres opfattelse ligger der naturligt rimelige afgrænsninger i den model, hvor vi skaffer det økonomiske fundament for, at den nye »motorvej« til Bornholm kan etableres – med deraf afledt mulighed for bedre og formentlig også billigere godstransporter i BornholmsTrafikkens regi.

Jeg skal også minde om, at den borgerlige regering i 1992 gav Bornholm en økonomisk håndsrækning til opbygning af en helårsfærgeforbindelse til kontinentet, nærmere bestemt til Rügen. Denne hjælp til at udvikle den bornholmske aktivitet sydpå blev bakket op efter regeringsskiftet i den såkaldte Bornholmerpakke. En beslutning om at finansiere en fornyelse af BornholmsTrafikkens tonnager vil også muliggøre en videre udvikling af intentionen bag støtten til Rügenruten.

Det vil derfor glæde Venstre at demonstrere sammenhæng og konsekvens i de statslige initiativer over for Bornholm. Venstre støtter forslaget om motiveret dagsorden.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg lyttede med interesse til Venstres ordførers tale her, en tale, som var grundigt forberedt, velinformeret og indholdsrig. Og den sluttede, som jeg også havde forventet, med oplysningen om, at Venstre støtter den foreslåede dagsorden.

Imidlertid er det blevet mig berettet, at et medlem af Venstres gruppe i går har meddelt, at denne dagsorden er aldeles værdiløs. Det er min igennem mange år gode kollega hr. Niels Anker Kofoed, som jeg jo savner her i huset – han har jo fået så travlt andre steder – men det er da dejligt, han er til stede i dag, så vi kan få at vide, om han står bag den ordførertale, som netop er blevet holdt på hans partis vegne. Det ville dog være interessant, om hr. Niels Anker Kofoed skulle være kommet til det stadium, som omtales i det gamle ordsprog: Sig mig, hvor du er valgt, og jeg skal sige dig, hvad du mener, og hvordan du stemmer.

Så trist opfører min gode kollega hr. Niels Anker Kofoed sig sikkert ikke, og det vil være dejligt at høre det bekræftet herfra.

(Kort bemærkning).

Eva Fatum (S):

Jeg vil sige, at jeg jo har oplevet BornholmsTrafikken i lidt af hvert. Sidst var her til morgen, hvor jeg blev vækket på BornholmsTrafikken et kvarter i seks, og det var en lidt anden fornøjelse end den fornøjelse, jeg ellers har ved at sejle med BornholmsTrafikken, som ellers er et meget stabilt selskab.

Jeg vil sige tak til hr. Erik Jacobsen for en fantastisk god tale, som virkelig var blevet inspireret af det bornholmske samfund. Det kunne jeg i hvert fald høre meget, meget tydeligt.

Jeg synes, det her er så vigtig en sag, at det skal være en fælles sag for alle partier her i Folketinget. Derfor har jeg det samme spørgsmål til hr. Erik Jacobsen, som netop går på, om alle i Venstre kan stemme for dagsordenen.

Må jeg lige have lov at korrigerer med hensyn til Neu Mukran-færgen: Det var altså den socialdemokratiske ledede regering, der var med til at indstille det.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Til det ærede medlem hr. Arne Melchior vil jeg sige, at vi havde dobbeltmandat på samme tid i en periode, og det gik udmærket både dér og her, men jeg er meget glad for, at hr. Arne Melchior har savnet mig.

Men således provokeret af hr. Arne Melchior skal jeg sige, at jeg er valgt som Venstremand på Bornholm, og at vi er i Venstre af den opfattelse, at det er vores egen personlige opfattelse, der er gældende, og så håber vi, at partiet Venstre følger med.

Nu skal jeg komme med min kritik af det her – det er en kort bemærkning til hr. Arne Melchior: Jeg er glad for, at man får en debat her, men hr. Arne Melchior ved jo, at det er blevet en uvane i Folketinget at lave dagsordener, som ligesom dirigerer. Man kunne lave en enkelt dagsorden, der hed, at Folketinget bemyndiger regeringen til, at Trafikministeriet og BornholmsTrafikken kommer med et forslag til en ny færge. Så enkelt kan det være.

Det, jeg var skeptisk over for, var, at det her ligner de afværgedagsordener, vi normalt har, for til sidst står der i den foreliggende dagsorden, »at regeringen inden årets udgang giver Folketinget en redegørelse om Bornholms fremtidige trafikbetjening, tonnagesammensætning m.v.«

Hvorfor skal det være inden årets udgang? Er hr. Arne Melchior parat til at sige 1. maj, for situationen er dog, at i 1999 skal det nye færgeomateriel jo være klart? Det er derfor, jeg er skeptisk.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når der står sådan i dagsordenen, er det jo, fordi der ikke kan stå før årets udgang, for det var vel i 1996.

Så vil jeg godt spørge, om Venstre, som jo efterhånden er blevet landets største hængekøjeparti, i de finanslovforhandlinger, der har været, har stillet forslag om, at man skulle afsætte nogle penge til BornholmsTrafikken. Vi har haft tre mødedage, efter at man har diskuteret finansloven. Hvorfor var det ikke fremme i sin tid? Hvorfor kom det frem som en pressemeddelelse i går? Jeg synes ærlig talt, det er en hån mod os andre.

Det, der står i SF's tale, ridsede jo seks eller syv ting op, som jeg synes det var rart at få belyst, og som ikke er blevet belyst før. Derfor kan vi ikke bare lave en dagsorden, der siger, at nu bruger vi 450 mio. kr. på en færge til Bornholm. Hvad er det for en måde at føre politik på? Det kunne SF ikke engang gøre for 10 år siden, da vi ellers sad godt i hængekøjen. Den slags ting er vi holdt op med. Der skal være saglige begrundelser for, at man laver noget på det her område.

Jeg tror også, at der er andre øer, der vil kigge lidt, for til samtlige danske øer i det her land er der afsat 4,6 mio. kr. til færgefornyelser.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er sådan lidt imod min egen overbevisning, at jeg går på talerstolen nu, for at der ud af 179 medlemmer skulle være et enkelt medlem, der ikke kan gå ind for dagsordenen, kan i hvert fald ikke forstyrre min nattesøvn.

Og jeg må nok sige, at det dér med at dele gaver ud, sådan som hr. Niels Anker Kofoed jo i dag vil gøre det for sin lokalbefolkning, lyder måske umiddelbart flot, men som også den tidligere ordfører sagde: Det dér med at dele gaver ud og være julemand kan man sagtens, men det er altså på skatteydernes regning, man gør det.

Jeg skal ikke plædere for, hvad Venstre skal og ikke skal, men en Venstremand, som hr. Niels Anker Kofoed jo i hvert fald siger han er, synes jeg også skal sætte tæring efter næring, tænke på økonomien i det og ikke bare firkantet sige: I kan få en færge til 450 mio. kr., eller hvad ved jeg. Det er ikke sagligt. Når Folketinget stort set kan være enigt i den her sag, så lad os ikke bruge mere tid på den her diskussion.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er korrekt, at jeg i 4 måneder var kollega i Europa-Parlamentet med hr. Niels Anker Kofoed, og min erfaring var og forbliver, at sådan noget ikke kan lade sig gøre, og det ser vi jo også her i salen: De af vore kollegaer, som også sidder dernede, ser vi så at sige aldrig her, kun når der er en ganske speciel ting på dagsordenen. Så det er altså min erfaring, at det ikke kan lade sig gøre, og jeg synes heller ikke, det er lykkedes godt for hr. Niels Anker Kofoed.

Så vil jeg gerne påpege, at det altså ikke er hr. Niels Anker Kofoed, der har rejst denne debat; det er faktisk hr. Tommy Dinesen, som er valgt et helt andet sted. Og hr. Erik Jacobsen holdt på Venstres vegne en fremragende og saglig tale – som jeg forstår har opbakning i Venstre undtagen fra hr. Niels Anker Kofoed – og han er valgt i Sønderjylland. Så jeg mener ikke, der er meget at bryste sig af.

Jeg kan ikke imødekomme hr. Niels Anker Kofoeds krav eller ønske om 1. maj, for det ville være aldeles usagligt. Naturligvis er der så mange – det skal jeg i min ordførertale redegøre nærmere for – nye aspekter at tage hensyn til, at

man ikke kan sidde her i januar og bare udskrive dækningsløse checks. Mit parti er medforslagsstiller til dagsordenen ligesom Venstre, og den holder vi os til, og det kommer hr. Niels Anker Kofoed so oder so også til at gøre.

(Kort bemærkning).

Eva Fatum (S):

Jeg vil sige, at vi i Socialdemokratiet er meget tilfredse med den dagsorden, vi har fået forhandlet på plads. Og når jeg siger forhandlet på plads, så vil jeg sige, at foruden de almindelige ordførere var både hr. Niels Anker Kofoed og undertegnede inviteret til at forhandle den dagsorden på plads. Jeg kom; jeg så ikke hr. Niels Anker Kofoed.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Normalt plejer hr. Arne Melchior ikke at være ophidset, men det går ham åbenbart på, siden han blev så ophidset denne gang.

Jeg vil bare sige, at jeg ikke har sagt, at der skal ydes en check på 450 mio. kr. Jeg vil fremhæve, at staten har påtaget sig forpligtelserne ved besejlingen af Bornholm, og disse forpligtelser skal man leve op til. Og det er ikke nu, men flere år siden, vi har påpeget, at problemet var der med den leasede færge, som var for dyr. 30 mio. kr. om året koster det at lease den. Det er alt for dyrt og uhensigtsmæssigt for trafikken, og derfor har problemet været der længe. Men det har ikke været muligt at få forståelse for, at denne fornyelse skulle ske. Man har udsat og udsat det.

Nu udløber leasingen i 1998; det vil sige, at der fra 1999 skal skaffes nyt materiel eller andet materiel. Derfor synes jeg, det er udmærket, at hr. Tommy Dinesen har rejst debatten. Men jeg er lidt skuffet over at se, at man ligesom udsætter det. For hvis der skal være nyt materiel i 1999, er det for sent at tage stilling til det så sent som i december. Det er det, jeg påpeger.

Jeg har ikke sagt, at vi skal punge ud med 450 mio. kr., men jeg blev spurgt om, hvad sådan en færge koster, og det har jeg undersøgt; den koster mellem 400 og 450 mio. kr. Det er ikke sikkert, at det er den, det skal være. Men jeg synes, man bare skal gå i gang, for med det, jeg kender til det her undersøgelsesudvalg, så er det efter min erfaring forsøg på udsættelse. Det er det, jeg har noget imod.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at formanden har været meget liberal i denne her sag, for det er normalt, at man kun kommer med korte bemærkninger til ordføreren og ikke til andre medlemmer i salen. Nu går vi videre i ordfører-rækken.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke for ministerens redegørelse, som var meget dækkende.

Jeg vil også gerne med det samme sige, at Det Konservative Folkeparti støtter den dagsorden fuldt ud. Og jeg synes, at det er det rigtige tidspunkt, vi laver denne undersøgelse på. Vi har to bærende konstruktioner for, at vi nu går i gang med Bornholm: Vi har arbejdet med infrastrukturen omkring Storebælt og i Jylland og på Fyn, og vi har gjort det med Øresundsforbindelsen her på Sjælland og i Sydsverige. Det giver jo store rokader i hele regionen, som også vil medføre en total ændring af Bornholms trafik, Bornholms turisme og Bornholms erhvervsliv.

Dermed vil det være naturligt, at vi iværksætter en ordentlig undersøgelse, som dækker alle trafikformer, som netop dagsordenen redegør for, og at der ikke kun er tale om en færge eller ikke nogen færge. Det er her et spørgsmål om den totale undersøgelse af Bornholms erhvervsliv og turisme, og hvorledes vi kan skabe den bedst mulige landevej både nord-, syd- og østpå. Og det vil sige, at det tager tid, og det skal trafikministeren have.

Men så forventer vi også, at vi kan træffe en afgørelse, når resultatet af undersøgelsen foreligger til december, således at vi kan afhjælpe de problemer, der er på Bornholm. Men det er jo ikke noget akut problem, som skal løses fra i dag til i morgen. Øresundsforbindelsen er trods alt først færdig i år 2000, og da er det, at de markante ændringer kommer.

Men der kommer jo en ændring i det toldfri salg allerede medio 1999, som også ændrer indtægterne for disse færges.

Så derfor er det det rigtige tidspunkt, vi tager høringsen på, og det rigtige tidspunkt, vi pålægger regeringen at lave denne analyse på, som bliver meget stor, og det skal der være tid til.

Vi vil ikke gå ind i en diskussion om, hvorvidt det skal være en hurtigfærge, om den skal være rød eller blå, eller hvad der skal til, på nuværende tidspunkt.

Vi vil have disse facts lagt frem, som vi gjorde det med Øresundsforbindelsen, som vi gjorde

det med Storebæltsforbindelsen. Det er en operation af næsten samme størrelse bare i et øsamfund, der trænger til en hjælpende hånd. For de har selv gjort meget, det må vi jo erkende, når vi ser de tal, vi har fået ved de forskellige møder; bornholmerne har virkelig gjort noget selv. Derfor må det også være naturligt, at vi fra Folketinget kommer og er velinformerede, og at det, vi så kommer og tilbyder dem, bliver det bedste, der kan leveres i den situation, som er opstået på Bornholm.

Vibeke Peschardt (RV):

Bornholm har det svært. Det har været kendt op gennem 1980'erne, og Bornholms økonomiske frelse har til stadighed stået højt på den politiske dagsorden. Så forskellige ting som fiskekvoter og den dårlige økonomi i Sverige har slået ud på øen. Det samme har indchartringen af »Peder Olsen«, der ser ud til at have været en dyr forretning på et forkert tidspunkt.

Endelig har skærpede sikkerhedskrav til de tre færges, der går til og fra øen, på grund af »Estonia«s forlis betydet, at den 100 pct. stats-ejede BornholmsTrafikken næsten konstant har måttet have kunstigt åndedræt. Det har både øen og færgefarten så fået, og det har der stort set været politisk enighed om.

Der har også været stor politisk enighed om den forespørgsel, vi er i gang med her i dag, og det er jo godt, at man i disse tider kan finde sager, som Folketinget kan blive enige om at gøre noget ved uden for megen kævlery og uden for mange taktiske hensyn. Alle politiske partier står jo bag forespørgslen og, kan jeg forstå, også dagsordenen.

I Det Radikale Venstre er vi meget tilfredse med den dagsorden, der er lagt frem. Vi har altid ment, at det var bedre at undersøge sagerne grundigt, inden man traf beslutningerne, og det synes vi at dagsordensteksten er udtryk for at man vil gøre.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi har udtrykt betænkelighed, når man fra Bornholms side helst så, at man anskaffede hurtigfærges, at vi dér så et problem af miljømæssig karakter. Ikke med BornholmsTrafikken, som den er nu, men jeg vil godt trække parallellen over til Cat-Link, der jo delvis også ejes af staten eller det offentlige, nemlig DSB Rederi eller ScandLines, og Cat-Link er efter vores opfattelse noget miljøsvineri, som man ikke burde have tilladt; men det blev desværre ikke undersøgt.

Af den dagsorden, der er foreslået i dag, fremgår det, at man vil lave et miljø- og energiregnskab, og det vil man så forhåbentlig rette sig efter, når man kommer derhen, hvor man skal til at anskaffe færgerne. Jeg vil i den forbindelse godt, nu da jeg har nævnt Cat-Link, gøre opmærksom på, at det jo altså kan lade sig gøre at finde nogle færgetyper, som er mere miljøvenlige, og her tænker jeg på de andre Kattegatfærger, nemlig Mols-Linien, som har nogle særligt byggede skrog, der er udviklet i Danmark, har jeg forstået, og som i øvrigt kører på gasturbiner.

Vi er i hvert fald tilfredse med, at miljøregnskabet bliver ført ind her og indtænkt her. Vi synes, at den ny teknologi skal bruges, og det tror vi også den vil blive.

Bornholm skal have gode trafikforbindelser, og det tror jeg også de får. At det toldfrie salg forsvinder i 1999, ved jeg ikke om man skal beklage, jeg skal ikke kommentere det yderligere, men man kan i hvert fald konstatere, at det betyder noget for økonomien.

Endelig vil den undersøgelse, der nu lægges op til, også belyse, hvordan den faste forbindelse over Øresund kommer til at påvirke BornholmsTrafikken både med tog og biler.

Vi er med på undersøgelsen, vi kan støtte dagsordensteksten, og jeg vil slutte med at sige tak til hr. Tommy Dinesen, fordi han har rejst dette problem og for at have medvirket til, at det samlede Folketing kan lægge nogle fornuftige spor ud for den kommende Bornholmstrafik.

Jan Køpke Christensen (FP):

I dag er det som bekendt således, at BornholmsTrafikken er en statsvirksomhed under Trafikministeriet, der har til formål at drive trafik med passagerer og gods til og fra Bornholm samt anden virksomhed, der står i naturlig forbindelse hermed.

Af BornholmsTrafikkens vedtægter fremgår det, at virksomheden skal indrettes, så den bliver til størst mulig gavn for øens erhvervsliv og indbyggernes erhvervsmuligheder. Dette skal ske under behørig hensyntagen til økonomien.

I 1995 havde BornholmsTrafikken ansatte svarende til ca. 660 årsværk. BornholmsTrafikken råder over tre færger og besejler tre ruter, og det er København, Ystad i Sverige og Neu Mukran i Tyskland. Kun Mukranruten har i dag direkte konkurrence fra et tysk rederi.

Som bekendt står regeringen bag en budgetanalyse af BornholmsTrafikken. Analysen, der

kom den 4. november 1996, konkluderer, at indtægterne vil falde. Samtidig konkluderes, at der vil blive behov for besparelser, der vil resultere i serviceforringelser.

Tallene fra regeringens budgetanalyse er følgende:

I perioden 1988-95 er der altså kun ét år, hvor BornholmsTrafikken har haft et mindre overskud. I de øvrige år har der været et underskud på mellem 2 mio. kr. og 32 mio. kr., og i 1996 forventes underskuddet at blive på 46 mio. kr.

Vedrørende 1997 er det sådan, at der som bekendt er afsat 1,7 mia. kr. på finansloven til statsvirksomheden BornholmsTrafikken og 2,8 mio. kr. til anlægsbevillinger. Ingen skal være i tvivl om, at Fremskridtspartiet sagde nej i Finansudvalget. På baggrund af budgetanalysen tilføjer regeringen så BornholmsTrafikken yderligere 53 mio. kr. i 1997. Samtidig har regeringen besluttet at tilføre BornholmsTrafikken 45 mio. kr. i 1998.

Finansieringsbehovet forventes at stige fra 67 mio. kr. i 1997 til ca. 107 mio. kr. i år 2000, og det akkumulerede finansieringsbehov skønnes at være 327 mio. kr. i år 2000. Herudover vil et eventuelt indkøb af ny hurtigfærge koste yderligere 250-300 mio. kr.

Hvilke årsager er der så til, at der fremover vil ske en forringelse af BornholmsTrafikkens økonomi? Det er vigtigt at forholde sig til. Ja, vi har det toldfrie salg; det bortfalder som bekendt den 1. juli 1999. Så har vi krav om, at sikkerhedsindretningen skærpes fremover, og vi har stigende udgifter i relation til arbejdsmiljøet.

Den kommende Øresundsbro vil gøre denne rute fra Ystad attraktiv. I den forbindelse kan det forventes at blive på bekostning af den efter vores opfattelse alt for lange rute fra København.

Konklusionen er efter Fremskridtspartiets mening derfor: Når en statsvirksomhed går dårligt, som vi kan se her, ja, så ved vi, at enten må der tilføres yderligere statstilskud, servicen vil blive forringet, og/eller der må ske prisstigninger på billetter og transport.

En arbejdsgruppe med deltagelse af finansministeren, trafikministeren og BornholmsTrafikken har foreslået en række besparelser- og rationaliseringsinitiativer, der vil betyde færre afgang og dårligere service. Forretningen, kunne man sige, er gået dårligt i mange år. Underskuddene har med undtagelse af 1989 ligget på mellem 2 mio. kr. og 32 mio. kr. om året, og den seneste prognose viser altså, at underskuddet de

næste tre år vil vokse til i alt 327 mio. kr. Grundlaget for forretningen er efter Fremskridtspartiets mening forkert.

I budgetanalysen november 1996 var det således, at arbejdsgruppen jo melder, at konsekvenser og muligheder ved et udbud og eventuelt udlicitering af transportopgaver, der i dag varetages af BornholmsTrafikken, vil man anbefale. Ved åben konkurrence mellem flere leverandører sikres den billigste og mest effektive løsning.

Tendensen til udlicitering af tilsvarende ruter er allerede udbredt i Danmark, Norden og resten af Europa. De kommende obligatoriske investeringer, 150 mio. kr. til sikkerhed og miljø og 250-300 mio. kr. til ny tonnage, vil således også påhvile køberen.

Hvad kan der så gøres? Jeg skal sige, at vi støtter naturligvis dagsordenen, men vi må også prøve at forholde os til: Hvad mener vi i hvert enkelt parti? Hvad synes vi i Fremskridtspartiet at der kan gøres i den her situation?

For det første tror vi, at udbydes ruterne i licitation, vil det forbedre situationen. Jeg ved godt, at der ikke decideret er monopol i dag, men det er utrolig vigtigt, at man opslår og prøver at få andre til at besejle ruten. Det vil så skabe konkurrence.

Det er jo således, at vi på nuværende tidspunkt har nogle indenrigssejladser, der er besejlet af private. Der er som bekendt Ebeltoft-Odden, som er privat, og vi har Juelsminde-Kalundborg, som er privat. Så har vi Århus-Kalundborg og Cat-Link, som i hvert fald er 50 pct. privat. Der kan være andre mellem Danmark og Sverige, og så har vi HH-Sundbroen, som for nylig også blev privatiseret, hvilket betød, at priserne på overfarten blev halveret. På disse ruter har vi fået lavere priser, vi har fået større valgmulighed for kunderne og derved bedre service.

For det andet er det yderst vigtigt, at det er således, at Bornholm fritages for nogle afgifter og omdannes til såkaldt vækstzone. Ifølge Politiken den 18. november 1996 koster det godt tre gange så meget at få leveret dagligvarer til en selvstændig bornholmsk købmand som til en tilsvarende butik andre steder i landet. Det er efter Fremskridtspartiets mening urimeligt.

Fiskeriet er stadig i krise. Det øvrige erhvervsliv skranter, og de unge fraflytter øen. Øen har en markant højere arbejdsløshed og skatteprocent end det øvrige Danmark. Det bør efter Fremskridtspartiets mening give mulighed for, at alle eksisterende og nyetablerede virk-

somheder på Bornholm omfattes af en vækstperiode, hvor de skal afregne mindre i skatter og afgifter. Fremskridtspartiet fremsatte forslag herom i 1993, beslutningsforslag nr. B 90. Det vil efter vor mening vende udviklingen på øen og er en langt bedre løsning.

For det tredje kunne BornholmsTrafikken for at hjælpe bornholmerne få en hurtigfærge på ruten Ystad-Bornholm. Det vil være en klar fordel i den nye infrastruktur. Ifølge Politiken, også den 18. november 1996, ønsker bornholmerne selv en hurtigfærge mellem Rønne og Ystad, men udgiften til chartring udgør altså godt 30 mio. kr. årligt. Udgiften til køb af en ny hurtigfærge skønnes at ligge mellem 250-300 mio. kr. Ruten København-Bornholm bør efter vor mening ikke holdes kunstigt i live.

Med den moderne infrastruktur med billige flybilletter og flere broer må vi se i øjnene, at den lange rejse, der i dag tager 6 timer, fremover ikke vil kunne svare sig. Det går altså ikke i et moderne samfund, og det er der flere, der har været inde på. Vi må altså prøve at se ud over vor egen næsetip. Det er vores klare holdning, at når vi først får den faste forbindelse, altså Øresundsforbindelsen, vil fremtiden vise, at det naturligvis er Ystad-Bornholm, som bliver benyttet, og det vil efter vor opfattelse i hvert fald kun gavne bornholmerne. Og det er vi godt tilfreds med.

(Kort bemærkning).

Eva Fatum (S):

Jeg vil sige tak til hr. Jan Kørpe Christensen. Nu er jeg glad for, der ikke er så mange Fremskridtspartimennesker på Bornholm, så de ikke har så stor magt.

Jeg synes, at det her gerne skulle være en debat om trafikforbindelser og ikke en politisk debat om afgifter/ikkeafgifter. Jeg vil meget nødig have, at Bornholm skal ende som et skattely med dækadresser, og hvad man ellers kunne forestille sig. Det her skal være en saglig debat om BornholmsTrafikkens fremtid.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Nu vil det jo altid være en subjektiv vurdering, om det er en saglig eller usaglig debat, og det er jo klart, at når den tidligere ordfører for Socialdemokratiet – undskyld, det er vist ikke ordføreren, men i hvert fald fru Eva Fatum her plæderer for, at det skal være en saglig debat, så prøver jeg naturligvis også at få en saglig debat

med en diskussion om, at bornholmerne reelt har et større skattetryk, hvis man tager alt – og alt – med i forhold til andre dele af landet.

Derfor er det vigtigt også at se på det aspekt: Hvad kan man gøre for at forbedre situationen på Bornholm? Og så kan man komme med noget usagligt, som alle kan forstå er usagligt: at man er glad for, at der ikke er flere Fremskridts-folk, end der er, på Bornholm osv. Det er da i hvert fald klar tale; man ønsker ikke saglighed her.

Det er jo slet ikke det, diskussionen går på i dag i hvert fald. Det var da helt ved siden af.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg forstår sådan set godt fru Eva Fatums spørgsmål, for da jeg lyttede til hr. Jan Kørpe Christensen og fandt ud af, at han var medfor-slagsstiller til den dagsorden, der foreligger, havde jeg også lidt svært ved at forstå, at man så tager alle mulige andre ting ind i debatten. Der ligger en klart formuleret dagsorden, der siger, hvad det er, vi skal gøre nu.

Så er jeg enig i, at det kunne være meget godt at få en debat om skatter og afgifter og vækst osv. på Bornholm. Men jeg er også enig med fru Eva Fatum i, at den hører ikke hjemme her.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Vi i Fremskridtspartiet har den holdning, at man ikke behøver at være snæversynet og kun holde sig til lige præcis det, dagsordenen går på. Det er der ingen grund til.

Vi bør se på de videre perspektiver ligesom på de bredere perspektiver: hvad gør man for en del af landet, der har dårligere vilkår end andre dele af landet? Det synes jeg er absolut sagligt og vigtigt at få ind i denne debat.

Og så til den sidste taler. Jeg ved godt, mit spørgsmål eller min dialog ikke skal rettes til den sidste taler – det siger forretningsordenen noget om – men jeg vil så bare gøre opmærksom på, at den sidste taler i hvert fald har været medfor-slagsstiller til det forslag, jeg har stillet med hensyn til at lette afgiftstrykket for bornholmerne.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt oplyse hr. Kørpe Christensen om, at forretningsordenen selvfølgelig ikke forhindrer ordføreren i at svare en spørger, som stiller et

spørgsmål til ordføreren; så har man selvfølgelig lov at svare.

Jeg vil godt sige, at jeg har været medfor-slagsstiller til et forslag om at skabe en anden vækst på Bornholm, og jeg har også været med til at stille forskellige forslag om, hvordan man kunne gøre det på Bornholm, men det har jo, som hr. Kørpe Christensen siger, ikke noget med snæversyn at gøre.

Hvis vi skal debattere en sag, så er det jo smartest, at vi alle sammen taler om den samme sag i stedet for at gå ud i periferien, for ellers kunne man jo egentlig nøjes med at have ét punkt på dagsordenen hver dag og så blande det hele, både pærer og æbler, sammen. Det var det, jeg var enig med fru Eva Fatum i.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg synes, det er glædeligt, at der hele vejen rundt i Folketinget er vilje til at sikre en tidssvarende og dækkende transport til og fra Bornholm. Det har såvel bornholmerne som de øvrige danskere krav på.

Imidlertid er det selvfølgelig ikke helt sikkert, at alle her mener det samme med tidssvarende. I min ordbog er det først og fremmest synonymt med miljøforsvarligt.

Man kan jo sige, at Bornholm nok er den landsdel i Danmark, som har førsteprisen i miljørigtig transport i kontakten med omverdenen, og det må man ikke sætte over styr. Den sejlede transport er den mest energieffektive og miljørigtige, så længe man holder sig fra de hurtiggående katamaraner, som på energiregnskabet og på miljøområdet er en katastrofe.

Når Venstres ordfører så malende kalder det »Bornholms motorvej«, så får man jo nærmest det indtryk, at definitionen på en motorvej og dermed også katamaransejlad er, at det er en transportvej, der er så miljøsvinende og så energiskæv som overhovedet muligt.

Den foreslåede dagsorden er jo udtryk for et nybrud. Den lægger nemlig op til, at man vurderer disse ting, før man sætter tingene i værk. Det er et brud med den laissez faire-politik, der hidtil har været ført på det her område. Det er godt.

Et udvalg, der behandler en regions transportbehov samlet, er også et nyt initiativ, som vi måske på andre områder ville kunne drage stor nytte af at kopiere.

Enhedslisten er derfor yderst tilfreds med den foreslåede dagsorden og især med den store opbakning, den har fået.

Arne Melchior (CD):

For nu at ekspedere hr. Niels Anker Kofoed færdig først, så har jeg jo læst, at hr. Niels Anker Kofoed har sagt til Ritzaus Bureau – jeg går ud fra, at det er rigtigt citeret: »Denne dagsorden er tynd, slap og ligegyldig, og jeg vil ikke være med til den slags.«

Jamen sådan kan man vel ikke melde sig ud. Så må hr. Niels Anker Kofoed vel stille sit eget dagsordensforslag og komme med et eget program. Det er da en højst besynderlig situation, et egotrip, som jeg er helt sikker på vil have den modsatte virkning af den, hr. Niels Anker Kofoed havde tænkt sig. Det ændrer ikke noget ved, at jeg stadig synes, at hr. Niels Anker Kofoed er en dejlig kollega; men her spiller han altså ikke med umærkede kort.

Må jeg så sige, at det at være ordfører sent i rækken ofte er en meget god situation, fordi man så kan få en del inspiration af sine kollegers taler. Men det er nu bedst, når der er tale om noget meget kontroversielt, om noget, der er uenighed om; det er knap så morsomt, når der stort set er enighed.

At der er det i denne sag fremgår jo af, at vi i fællesskab – og tak til hr. Tomy Dinesen, fordi han accepterede, at vi stillede denne forespørgsel sammen – er nået frem til en foreløbig løsning i form af det dagsordensforslag, der er stillet.

Så er det knap så sjovt at gå op og sige nogenlunde det samme, som andre allerede har sagt – og især er det svært, efter at hr. Kaj Ikkast har været oppe og sige de ting, jeg ville sige. Men så kan jeg gøre det så meget kortere.

Jeg skal da understrege på ny, at hvor vi i selve forespørgslen kun fik talt om færgefart, så taler vi i dagsordenen om den fremtidige trafikbetjening, altså den totale trafikbetjening for mennesker og for gods, og det er jo meget væsentligt, at der bliver dette større perspektiv i det. Det er også derfor, at det må tage den tid, det tager. Det drejer sig altså ikke kun om færgefart, men om hele den generelle transport.

Det er også vigtigt, at vi har nævnt dette om bortfaldet af det taxfree salg. Hvad enten man kan lide det eller ej, så vil jeg benytte lejligheden til at sige, at jeg er imod, at det taxfree salg skal ophøre. Det er helt skørt at lukke enkelte åndehuller i menneskenes ellers så plagede liv, og det er dobbelt skørt, når det ikke sker globalt.

Der vil nemlig ske det, at oversøiske flypassagerer i fremtiden vil transitere i Norge og i Schweiz – og det under jeg faktisk ingen af dem.

Det vil være resultatet, ikke bare for Bornholms-trafikken, men for danske arbejdspladser og for danske varer vil det være et stort minus.

Jeg har forsøgt at rejse sagen andre steder. Jeg har mærket mig, at skatteministeren har sagt, at vil man have et nederlag i EU, skal man bare rejse den sag. Jeg er uenig med skatteministeren. Jeg forudser, sammen med mange andre, at det vil koste Danmark meget dyrt i både valuta og beskæftigelse.

Men hvis der ikke er noget at gøre, så må vi jo altså gøre noget andet for Bornholm, og jeg vil gerne være med til at gøre en masse for Bornholm. Jeg holder så meget af Bornholm og bornholmerne, og jeg er egentlig meget taknemmelig for, at de stadig vil høre til Danmark. I virkeligheden ligger Bornholm jo mere på hjørnet af Sverige, og jeg er så glad for, at de bliver i vores dejlige kongerige.

Men så må vi også gøre noget for dem, og vi skal ikke sige, at vi ikke kan gøre noget for Bornholm, som vi ikke gør for andre øer, for Bornholms situation er helt specielt og helt anderledes. Stod det altså til min hu, så gjorde vi Bornholm til, om ikke et skattefrit, så et afgiftsfrit helårs ferieparadis i Norden. Det ville forslå noget, og det ville glæde og gavne ikke bare danskere, men også mange, mange andre og selvfølgelig være til stor gavn for Bornholm.

Jeg forudser, at det nok ikke bliver til noget lige i første omgang – gode og vigtige ideer skal jo have en modningstid – men jeg mener, at der kan og bør gøres noget ekstraordinært, noget anderledes. Antallet af bornholmere er jo sådan på størrelse med antallet af grønlandere og færinger, og Bornholm ligger næsten lige så afsides fra kongeriget som de nævnte områder, så jeg synes, at bornholmerne skal have en særbehandling, en positiv særbehandling.

Jeg er glad for regeringens tilsagn om et udvalg og om en redegørelse, og jeg tyder dagens debat sådan, at vi selvfølgelig får en ny diskussion om tingene, når ministerens redegørelse foreligger, og så vil jeg håbe på – og kan for mit eget partis vedkommende tilsige – stor beredvillighed til virkelig at gøre en indsats, om også den skulle være af ekstraordinær art, og også om den skulle være ekstraordinært kostbar.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Tiden skal modnes, sagde hr. Arne Melchior. Det har vi ofte set i forbindelse med forslag fra

mit parti, Fremskridtspartiet. I starten er man meget på vagt over for dem, hvorfor man tager afstand fra dem; senere kan det så være, at regeringen kommer med det samme forslag. Men all right, vi er flintrende ligeglade med, hvem det er, der fremsætter forslagene, bare vore ideer bliver gennemført.

Jeg synes da, der i hvert fald skal lyde ros til hr. Arne Melchior, fordi hr. Arne Melchior har samme opfattelse som Fremskridtspartiet: at Bornholm er noget specielt. Og selv om tankerne om, at øen skulle være et afgiftsfrit område, et skattefrit område osv., måske umiddelbart virker flyvske, så er jeg enig med hr. Melchior i, at med tiden kunne der godt være andre, der tænker lidt nærmere over de kloge ord, som hr. Arne Melchior kom med her i dag.

Det vil Fremskridtspartiet da se frem til, for det irriterer os nu på nuværende tidspunkt, at Centrum-Demokraterne ikke længere er med i regeringen – i hvert fald med den holdning – for så var der måske mulighed for, at vi kunne forbedre bornholmernes situation væsentligt. Så vi ser frem til, at der måske kan komme noget på bordet i samarbejde med Centrum-Demokraterne, og at Centrum-Demokraterne, selv om de er uden for regeringen, kan påvirke regeringen i retning af det, som blev sagt her.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal jo ikke lønne en venligt tænkt og talt bemærkning til mig på en ikkesød måde – tak for ordene hr. Jan Køpke Christensen! – men jeg er nødt til at understrege, at jeg udtrykkelig sagde: ikke skattefri, men afgiftsfri.

I modsætning til hr. Jan Køpke Christensen anser jeg skat for en sund og nødvendig ting, og selvfølgelig hverken kan eller vil, er jeg sikker på, bornholmerne unddrage sig deres del af rigets samlede udgifter, og dem kan de selvfølgelig kun deltage i igennem skattebetaling.

Jeg ved godt, at hr. Jan Køpke Christensen nu i 25 år har bekæmpet skattebetaling, efter at partiets stifter startede med det, men dér er vi altså helt uenige, og jeg er glad for, at hr. Jan Køpke Christensens partis tanker i den retning ikke er modnet. Det er et ideal for mig, at vi betaler skat, og at vi er solidariske om de fælles udgifter, som vedtages herinde.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med et par bemærkninger til hr. Niels Anker Kofoed fra Venstre.

Venstre har jo mange folketingsmedlemmer – og ifølge meningsmålingerne vil de få mange flere næste gang – og som politiker interesserer man sig selvfølgelig for, hvordan de gør det. Dér må vi erkende, at Venstre er smartere end andre partier.

Hvad gør de her i dag? De sender en ordfører, der kommer med en god, saglig og veldokumenteret ordførelsetale, der bakker op om det forslag, der er stillet, der bakker op om den forespørgsel, vi har her i dag. Og hvad gør de så? Så sender de en gratis på banen, som siger: Vi ofrer lige nogle millioner på en ny færge.

Det er smart, og det kunne godt være, man kunne lære noget af det, for der er jo mange mennesker, der ikke følger rigtig godt med i debatten, men som kun ser overskrifterne. Jeg kan levende forestille mig, at der i morgen i Bornholms Tidende, eller hvad de nu hedder derovre, aviserne, står: Hr. Niels Anker Kofoed vil sørge for ny færge til Bornholm. Og så siger folk, der ikke når at læse resten, fordi de enten ikke har tid til det eller ikke interesserer sig så meget for det: Dér kan man se, man skal stemme på Niels Anker, for så får vi altså lynhurtigt en ny færge. Alle de andre vil jo bare ikke være med til det. Og så stiger Gallup'en jo lidt ovre på Bornholm.

Jeg synes ikke, det er den rigtige måde at gøre det på, det er så noget andet, for når man har en seriøs debat her og samtlige partier er indforstået med, at man skal gøre det, som står i dagsordenen, så er det lidt billigt; men det er effektiv reklame. Jeg har jo selv i mange år været beskæftiget i reklamebranchen, og jeg må sige, at de har et godt bureau i Venstre, og det er der nok ikke nogen der kan få lov til at overtage.

Men tilbage til selve debatten. Dansk Folkeparti var med til at foreslå, at vi skulle have en forespørgselsdebat, vi er medforlagsstillere til det dagsordensforslag, der er fremsat, og vi synes, at det i hvert fald indtil nu har været en god debat.

Vores principielle holdning er den, at man er nødt til at have kollektiv trafik i Danmark. Man må erkende, at der vil være nogle problemer med småøerne og i de yderste distrikter, i landdistrikter osv., så det vil være svært at køre alle disse trafikordninger på privat basis. Vi går ind for, at der skal privatiseres så meget som overhovedet muligt, men vi er også indstillet på, at de steder, hvor der er særlige problemer, må det løses med en eller anden form for statstilskud.

Og her er Bornholm jo noget særligt. Alle ved, at det er dyrt at få varer derover, også råvarer, og at det også er dyrt at få færdigvarer tilbage igen til Sjælland eller andre steder. Derfor er det helt givet, at der er nogle problemer, og vi mener, at den dagsorden, der er foreslået her i dag, i hvert fald vil give os nogle bedre muligheder for at diskutere på et reelt grundlag.

Der sker jo en væsentlig ændring, i det øjeblik Øresundsforbindelsen står færdig i år 2000, og derfor synes vi ligesom de øvrige partier, at det vil være godt at få analyseret, om man skal til at bruge katamaranfærger, som sejler til Sverige, eller man skal bibeholde en rute fra København til Bornholm. Vi er også enige i, at man bør og skal tage hensyn til de miljømæssige forhold og regne ud, hvor meget det koster miljømæssigt at sejle den ene og den anden vej.

Vi ser frem til den redegørelse, som regeringen har lovet at komme med her i løbet af året, og vi glæder os til debatten.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Først vil jeg endnu en gang takke hr. Tommy Dinesen for, at han tog initiativet til denne forespørgselsdebat. Man kan diskutere, om debatten skulle have fundet sted på nuværende tidspunkt, eller den skulle have ligget senere; men nu er den her.

Jeg vil også sige tak til alle de ordførere, som har været så forstående over for Bornholms problemer.

Min egen situation er den, at jeg har deltaget i disse debatter siden 1968, og endelig i 1978 fik vi et resultat. Da fik vi bygget to fantastiske gode færger. Efter lang tids diskussion og pres var der en kvik økonomiminister, der hed Per Hækkerup, som i en situation, hvor skibsværftsindustrien havde dårlige vilkår, fik gennemført med stor opbakning fra os, at man skulle bygge to færger. Vi havde bare håbet på én, men vi fik to, og det synes jeg man lige skal minde om. Den beslutning tog Per Hækkerup, og det skal han ikke have utak for. Det var og er stadig væk fantastisk gode skibe, formentlig de bedste færger, der nogen sinde er bygget i Danmark.

Så kommer vi til det næste, den tredje færgen. Der havde vi stor diskussion. Til hr. Ole Donner kan jeg sige, at vi alle sammen er gået ind for en tredje, ny færgen i alle de år, jeg har været i Folketinget. Men selvfølgelig er bornholmerne fornuftige folk, og man vinder ikke noget ved at sige: Jeg skaffer en ny færgen næste år, for born-

holmerne ved ganske udmærket, at det er der ingen der kan, heller ikke selv om han hedder Kofoed. Men det er ikke det, det drejer sig om. Det drejer sig om, at staten i 1973 overtog sel-skabet og dermed har ansvar for trafikbetjeningen af Bornholm.

Og så vil jeg sige: Bornholm er ikke en tilfældig ø, Bornholm er en landsdel, og derfor har staten en forpligtelse, som den skal leve op til. Vi har nu rejst en debat. Hele sidste år havde vi også den debat, og Trafikudvalget var på besøg på BornholmsTrafikkens skib og fik en udmærket aften ud af det. Det gør selvfølgelig, at vores optimisme stiger, for ingen kan være i tvivl om, at der er et behov allerede i 1999 for at få en ny færgen. Det må man se i øjnene.

Den fejl, man begik, da man skulle have en tredje færgen, var, at fordi man ikke kunne få bevillinger, lige meget hvordan det var, så måtte man lease en færgen, og den leasingkontrakt har været voldsomt dyr og været medvirkende til, at BornholmsTrafikkens regnskabsunderskud er blevet større og større. Før den tid var der ikke underskud; der var balance i regnskabet. Nu er forholdene blevet værre, og derfor så bliver man nødt til, hvis man skal betjene Bornholm på en fornuftig og billig måde, at tage stilling til nyt materiel.

Det er derfor, jeg har sagt det, jeg sagde om den her dagsorden, da jeg fik den forelagt, at den ligner de andre dagsordener, hvor man forsøger at finde en begrundelse for at udsætte det.

Når jeg læser den sidste pind, »at regeringen inden årets udgang giver Folketinget en redegørelse om Bornholms fremtidige trafikbetjening, tonnagesammensætning m.v.«, må jeg sige, at hvis man skal leve op til det krav, så bliver det et meget vanskeligt og stort arbejde.

Den redegørelse kan formentlig ikke blive færdig før sidst på året, hvis den skal være reel. Og hvornår skal man så træffe beslutning? Engang i 1998. Hvad vil man så gøre i 1999, hvor leasingkontrakten om den gamle færgen udløber? Skal staten så hu hej, vilde dyr ud og chartre en ny?

Derfor vil jeg gerne spørge trafikministeren: Er ministeren i stand til at fremskynde det vigtigste arbejde, nemlig undersøgelsen af, hvad en ny færgen til betjening af BornholmsTrafikken i 1999 koster? Det er det, det drejer sig om – om den så skal leases, eller den skal bygges – og den undersøgelse kan man godt få afsluttet inden den 1. maj. De tekniske redegørelser er til stede. Finansministeriet har lavet mange under-

søgelse, BornholmsTrafikken har selv lavet undersøgelser, og vi har Bornholmsredøgørelsen, og det er udmærket materiale, der ligger dér. Det kan jo ikke være så vanskeligt at tage stilling til et skib, der skal afløse et andet.

Med hensyn til en hurtigfærge så griber man ikke ind i den fremtidige trafikbetjening af Bornholm, for uanset Øresundsbroen skal man have en forbindelse til Sverige, og den hurtigfærge, der tales om, kan sagtens bruges, uanset hvilken trafikbetjening man ønsker i fremtiden.

Trafikbetjening er selvfølgelig også et spørgsmål om pris, og dér synes jeg, det er rigtigt, at hr. Køpke Christensen nævner, at det koster tre gange så meget at få varer transporteret til og fra Bornholm. Det medvirker til, at vi ikke kan konkurrere. Derfor er der både spørgsmål om prisen for godstransporten og om den almindelige betjening.

Dernæst kommer flytrafikken. Vi har ingen konkurrence på flytrafikken. Vores alternativ til BornholmsTrafikken er et dyrt alternativ. Jeg skal give et eksempel:

BornholmsTrafikkens materiel er således, at der kan komme højst 60 personbiler med til København om dagen – 60! Hvis en familie med to børn skal på besøg på Sjælland, så koster det over 2.000 kr. Hvis den samme familie tager fra Nakskov til København, så koster det 300 kr. i benzindgifter. Det er bare et billede af, at hr. Arne Melchior har ret: vi har et problem. Men hvis jeg kan få tilsagn om, at man vil fremskynde dette arbejde med hensyn til et færgemateriel, så vil jeg være tilfreds og vil stemme for dagsordenen.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg har nu fire indtegnet til korte bemærkninger, først hr. Søren Hansen og derefter hr. Jan Køpke Christensen.

(Kort bemærkning):

Søren Hansen (S):

Et ældre og måske ligefrem gammelt medlem af dette hus burde vide, hvor det politiske håndværk øves. I modsætning til, hvad mange mennesker tror, så er det ikke i Folketingssalen. I denne sag blev det politiske håndværk udøvet, da partiernes ordførere var samlet for at strikke den dagsorden sammen, som er blevet foreslået her i dag. Det er dér, det politiske håndværk øves, det er dér, den politiske indflydelse gøres gældende, hvis man vil have indflydelse på sagen, hvis man ikke bare vil nøjes med at være

populist og løbe lidt ud ad den ene tangent og sende pressemeddelelser ud til den anden side osv. Det kan mange jo finde ud af, men hvis man vil øve det politiske håndværk, hvis man vil søge indflydelse på sagen, så møder man op dér, hvor håndværket udøves, og det var dér, hvor dagsordenen blev formuleret.

Hr. Niels Anker Kofoed var inviteret, men glimrede ved sit fravær, men gudskelov var Bornholm repræsenteret, og Bornholm kan være tilfreds med, at der er mere end ét folketingsmedlem fra øen. Det andet folketingsmedlem udøvede sit politiske håndværk ved at sørge for, at dagsordenen blev strammet op, blev operativ, blev effektiv i forhold til en løsning af problemet.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg må efterhånden spørge hr. Niels Anker Kofoed: Hvad er problemet her i dag? Hvad er det reelle problem? Bornholmerne som sådan har vanskeligere kår end resten af landets borgere; det har Fremskridtspartiet klart meddelt at vi er enige i. Men hvad er det præcis i det dagsordensforslag, der foreligger i dag, som hr. Niels Anker Kofoed ikke bryder sig om?

Jeg må nok sige, at jeg er meget, meget betænkelig, for hvorfor al den polemik, og hvorfor kan vi ikke få en klar meddelelse om, hvorvidt hr. Niels Anker Kofoed i det hele taget vil stemme for dagsordenen? For hr. Niels Anker Kofoed har ikke sagt, at han ikke ønskede at stemme for den, i hvert fald ikke her fra Folketingets talerstol, så jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Niels Anker Kofoed: Er det således, at hr. Niels Anker Kofoed ikke ønsker at stemme for den?

Og så vil jeg sige, at vi er alle sammen glade for Bornholm og bornholmerne. Når jeg står her på Folketingets talerstol i dag, kan jeg som bekendt takke Bornholm for det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg synes, der er sket et meget stort fremskridt med hr. Niels Anker Kofoed. Han var lige ved at acceptere, at dagsordenen var et planlægningsgrundlag for alle trafikformer på øen.

Hvis vi kunne nå så langt, at hr. Niels Anker Kofoed også læste dagsordenen, ville det næste problem også blive fjernet. Jeg tænker her på pind nr. 2, som går på, at BornholmsTrafikken kan indgangsætte tekniske undersøgelser af rede-

riets fremtidige trafikbetjening af Bornholm, herunder fremtidig tonnagesammensætning.

Det betyder på godt dansk, at rederiet, samtidig med at de andre undersøgelser kører, kan gå ud på værfterne og indhente tilbud og finde ud af, hvad der er på markedet, således at man – som hr. Niels Anker Kofoed stiller som betingelse – kan være færdig i 1999.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Hr. Niels Anker Kofoed præciserede, at bornholmerne godt ved, at hr. Niels Anker Kofoed ikke sørger for en ny færge inden nytår.

Men det, jeg komplementerede, var reklamebureauet i Venstre, den måde, de gør det på: man skal bare have det slået fast hele tiden, bare med nogle korte slogans, helst kun et enkelt ord. Hvis der står: »Hr. Niels Anker Kofoed gør«, og »hr. Niels Anker Kofoed kan« osv., så husker vælgerne det den dag, de skal til valg.

Det er ligesom med Carlsberg. Der står Carlsberg alle steder, og selv om det da godt kan være, at det, at der står Carlsberg på banden til en fodboldkamp, gør, at nogle går hen og køber et par bajere mere, er det ikke det, der er formålet; det er kun at folk skal se det dér slogan hele tiden. Jeg tror f.eks. heller ikke på, at det giver nogen øjeblikkelig inspiration til, at der skal ske noget, hvis der står Always Ultra eller Tampax på en bande til en fodboldkamp, men formålet er, at folk hele tiden skal se det dér korte slogan.

Derfor er de smarte i Venstre!

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

I Danmark taler vi så meget om åbenhed, og det bryster vi os af. Men det kan være en ulempe, at ordførerne sætter sig sammen i lukkede møder og bliver enige om visse ting og formuleringer, for så får man kun den ene formulering, som ordførerne laver. Det havde været fornuftigt, hvis man havde ventet, til man havde haft en åben debat, og så var blevet enige om formuleringen af dagsordenen. Men lad nu det ligge.

Jeg synes, at hr. Kaj Ikast sagde noget meget fornuftigt – det sker jo af og til, ikke så tit, men alligevel – om, at BornholmsTrafikken havde igangsat tekniske undersøgelser af rederiets fremtidige trafikbetjening, herunder den fremtidige tonnagesammensætning. Kan jeg fortolke det således, at hvis de undersøgelser er færdige i løbet af foråret, så kan trafikministeren bemyndige til at indgå en kontrakt?

Det, der er mit problem, det, der er min opgave, er at sikre, at Bornholm kan blive betjent fra 1999 med ordentligt materiel – også for at staten kan tjene penge. Det, jeg advarer imod, er, at vi skulle komme i samme situation, som da man chartrede »Peder Olsen«, for den kostede alt for meget. Den kostede 10 mio. kr. mere, end det havde været nødvendigt, hvis man var kommet ud i rette tid.

Den fortolkning, hr. Kaj Ikast anlægger, kan jeg gå ind for. Det er det vigtigste; det andet tager jo lang tid. Det vigtigste for mig er, at man sikrer materiel til en ordentlig betjening af Bornholm også efter 1999. Hvis det ligger i den, så har jeg ikke noget imod dagsordenen.

Det andet, herregud, det kan vi godt tage. Jeg har oplevet så meget i Folketinget. Ord er taknemlige, papir endnu mere taknemligt.

Eva Fatum (S):

Det har flere gange været fremme, at BornholmsTrafikken er Bornholms motorvej, og det er rigtigt, men det vil være mere korrekt at sige, at BornholmsTrafikken i virkeligheden er Bornholms livsnerve. Det fortæller mere om den virkelige betydning af BornholmsTrafikken end mange ord. Den er livsnerven for hele det bornholmske samfund, borgere og erhvervsliv.

I USA siger man, at hvis General Motors har det godt, så har USA det godt. Vi bornholmere kunne lige så godt så sige, at hvis BornholmsTrafikken har det godt, så har Bornholm det godt.

I 1990 havde BornholmsTrafikken et stort kapacitetsproblem. Den daværende regering kunne ikke finde de fornødne midler til en ny færge. Den løste problemet ved at lease en færge, »Peder Olsen« for en årrække samt give BornholmsTrafikken langrutestatus, så BornholmsTrafikken kunne få indtægter fra taxfree salg om bord. Denne merindtægt skulle kompensere for, at BornholmsTrafikken selv skulle betale leasingafgiften på ca. 30 mio. kr. om året. I dag må vi altså konstatere, at udviklingen i samfundet både med hensyn til trafikforbindelser og med hensyn til taxfree salg er blevet en anden end i 1990.

Med hensyn til de takster, som BornholmsTrafikken har, står meget på spil for det bornholmske samfund. Der er nogle ligestillingsproblemer med hensyn til, hvad det koster at transportere ting fra Bornholm til Sjælland og fra Jylland til Sjælland. Ser vi på persontaksterne, så betyder de meget for, at bornholmerne kan se

deres familie og venner, og den har også meget stor indflydelse på antallet af turister, der besøgte Bornholm.

Fragttaksterne er med til at afgøre antallet af arbejdspladser på Bornholm. Konkurrencen i erhvervslivet er i dag så stor, at fragtpriiserne kan være af afgørende betydning for, hvilke firmaer der får en ordre og dermed bevarer arbejdspladser. Dette har de bornholmske virksomheder klaret hidtil ved at være mere effektive og omkostningsbevidste end de fleste andre, men grænsen er nået, og nu tabes der decideret arbejdspladser på grund af fragtpriiserne. Den går altså ikke, og derfor vil jeg spørge trafikministeren, om trafikministeren vil se på en ligestilling med hensyn til fragtpriiserne fra Bornholm til det øvrige Danmark, f.eks. til Esbjerg eller andre steder i det øvrige Danmark.

Økonomisk set er det en dårlig forretning, at man først investerer en del penge i bornholmerpakken, som Bornholm var utrolig glad for, og derefter undlader at justere erhvervslivets fragtpriiser, så de er konkurrencedygtige med det øvrige Danmark. Økonomisk set er det altså en bagdel i forhold til bornholmerpakken, og en nedjustering af fragtpriiserne ville være med til at sikre, at bornholmerpakkens positive indvirkning på det bornholmske samfund varer ved i mange år.

Jeg synes, at debatten her i dag har vist en stor vilje til at gøre noget for det bornholmske samfund, og jeg venter mig meget af det udvalg, som nu bliver nedsat, og som skal komme med en løsning inden årets udgang. Jeg mener også, at det er utrolig vigtigt, at udvalget både ser på fragttaksterne og på miljøet, og hvad der ellers kan være af god betjening for det bornholmske samfund.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Først vil jeg gerne sige tak for en god og fordragelig debat. Det glæder mig, at der har været så stor fordragelighed, og jeg håber, at det kan være en spore for os alle sammen – også for mig – i det fremtidige arbejde med trafikpolitikken.

Jeg vil gerne sige, som jeg også sagde før, at regeringen står og vil stå vagt om Bornholms-Trafikken, og det fornemmer jeg også at Folketinget vil. Det er i hvert fald en god kombination.

Regeringen vil også sikre den søværts forbindelse fra Bornholm til omverdenen. Vi vil sikre, at der bliver en god trafikbetjening på Bornholm, at priserne ikke stiger mere end priserne

på anden kollektiv trafik, at vi opfylder Bornholms transportbehov både i lavsæsonen og i højsæsonen, og at vi bestræber os på at reducere rejsetiden, hvilket ikke mindst den faste forbindelse over Øresund vil kunne hjælpe til med.

Der indgår selvfølgelig mange ting i de undersøgelser her – også omkostningerne ved transport af gods – og i det arbejde, der nu skal sættes i gang, og jeg vil gerne sige, at det er min intention, at det udvalgsarbejde, som vi heldigvis alle er enige om, bliver et godt, grundigt og hurtigt udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har bedt om ordet, ikke kun fordi Tinget tydeligvis ikke er klar til at stemme endnu, men også fordi jeg har et slutbudskab til ministeren. Jeg vil her tage udgangspunkt i hr. Søren Hansens ord: Hvor håndværket udøves – og han kunne også have tilføjet: Og resultaterne opnås.

I det arbejde, der nu skal i gang, vil det være meget afgørende, hvilke signaler trafikministeren sender det udvalg, for det er dér, håndværket vil blive udøvet. Jeg vil derfor anmode ministeren om at råde eller befale sine medarbejdere til at tænke nyt og stort, således at vi kan få utraditionelle forslag på bordet, så der ikke kun skal blive tale om en analyse, men om nogle reelle forslag, for når udvalget først er færdigt med sit arbejde, så bliver det svært for det politiske etablerement at komme med de helt nye, originale forslag. De skulle helst fødes i løbet af året, så de kan besluttes tidligt i 1998.

Altså: Tænk stort. Lad være med at nøjes med en analyse, men producer i den store sammenhæng nogle gode, nye, originale forslag. Så tror jeg, at huset her er beredt til at være friske og bakke det op.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil først sige tak til ordførerne for en god og indholdsrig debat. Jeg har nogle få kommentarer også til et papir, som vi har fået tilsendt fra Knud Andersen, der er amtsborgmester på Bornholm. Det er også et svar til hr. Erik Jacobsen, hr. Kaj Ikast, fru Vibeke Peschardt og fru Jette Gottlieb; de har nemlig alle sammen beskæftiget sig med hurtigfærger.

Fra SF's side har vi, som jeg har pointeret, ikke taget stilling til, hvad vi vil have i sidste ende, hvad vi går ind for. Det afhænger af det energiregnskab, som kommer.

Men når Knud Andersen skriver til os, at en hurtigfærge, der sejler på diesel, ikke giver væsentligt udslip af støv og andre forurenende stoffer, som BornholmsTrafikkens nuværende færges, der sejler på fuelolie, så er der altså nogle andre tekniske ting, når man taler om hurtigfærges. Mols-Linien, som har været nævnt, er f.eks. gået over til gas, og eftersom der ikke er særlig mange giftige udledninger fra gas, så tror jeg, at det bliver fremtiden – altså at det bliver gasturbiner – og jeg vil godt bede om, at det er noget af det, der kommer med, når vi skal have energiregnskabet.

Hr. Arne Melchior var inde på, at man skal bevare det taxfree. Jeg må indrømme, at jeg ikke kan indse, at det taxfree er særlig fornuftigt. Selvfølgelig køber man altid noget med hjem, når man er ude at rejse, men jeg har aldrig kunnet forstå, at hvis man f.eks. tager en flyver til Tenerife, så får man udleveret de forskellige ting på vej fra København og derned, og dem skal man så slæbe med hjem igen. Det vil sige, at de samme flyvemaskiner både skal tage varerne med ned sydpå og tage dem med hjem igen. Hvis endelig man mener noget med, at man skal have lov til at købe noget taxfree, når man har været i udlandet, så kunne man jo lige så godt lade det blive hjemme og få det, når man gik igennem lufthavnen.

Hr. Jan Kørpe Christensen var inde på noget med licitationer, og at man helst ser licitationer på samtlige områder. Det er rigtigt, at det er det, der mange steder er ved at ske på fægeområderne. Man har også prøvet det på Samsø-Kalundborg; det gik heller ikke. Men jeg vil godt advare mod at gøre det med BornholmsTrafikken, for hvis man får andre færges ind, mens f.eks. BornholmsTrafikken sejler frem og tilbage, så ligger der det i det, at BornholmsTrafikken skal sejle jul og nytår, på helligdage, om natten osv., hvorimod alle andre, der går ind, kan sejle, når der er et behov, eller når der er mange rejssende – f.eks. om sommeren, fredage og søndage – og så skumme fløden, og så får staten altså en stor regning på det her, og jeg tror ikke, det vil gavne bornholmerne som sådan.

Hr. Niels Anker Kofoed var inde på, at det jo var nemt lige at sige, at det bare er et skib, der skal bygges. Jeg har før været inde på, hvorfor jeg mener, at der skal en undersøgelse til, og det kan jeg forstå at alle er enige i undtagen hr. Niels Anker Kofoed.

Sådan som jeg opfatter den foreslåede dagsorden, skal det undersøgelsesmateriale, der skal

bruges, være færdigt, således at det kan indgå i de finanslovforhandlinger, der kommer sidst på året. Det må jo være det, som de forskellige, der skal forhandle det her igennem, går ind og presser på for på det tidspunkt, og så mener jeg også, det kan nås.

Som sagt: Tak til ordførerne. Jeg vil også godt sige tak til ministeren og kan hermed konstatere, at den første sag, som den nye minister har til behandling her i Folketinget, har fuld opbakning fra næsten samtlige medlemmer, og det må man jo håbe kan fortsætte.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 44 af Tommy Dinesen (SF), Søren Hansen (S), Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Vibeke Peschardt (RV), Jan Kørpe Christensen (FP), Jette Gottlieb (EL), Arne Melchior (CD) og Ole Donner (DF) (se foran) vedtoges enstemmigt med 105 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.42

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Forespørgsel nr. F 31:

Forespørgsel til miljø- og energiministeren:
»Hvilke konkrete initiativer vil regeringen tage for at tilslutte Danmark til det nordiske miljømærke Svanen?«

Af Jørn Jespersen (SF), Steen Gade (SF) og Jacob Haugaard (UP).

(Forespørgslen anmeldt 3/12 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 6/12 96).