

synes jeg da er fint, og det kunne vi da have brugt lidt tid til i udvalget.

Det, jeg taler om, er i dag. Og det, forslagsstillerne skylder Folketinget, er, at vi skulle begynde i den rigtige rækkefølge, når vi nu snakker om dyrkning af hamp. For jeg synes, det er ude i hampen at begynde at dyrke et produkt, som man ikke ved, om der er nogen, der overhovedet vil bruge til noget.

Det, jeg kort kan konstatere, er, at med det forslag her, som jeg synes er interessant, hvor også Fremskridtspartiet, Dansk Folkeparti og de borgerlige partier er med, partier, som snakker om skattetryk og skattetryk og skattetryk, vil man altså tillade dyrkning af et produkt, som der ikke er brug for, men samtidig vil man hæve skattetrykket for at dyrke den afgrøde, som ingen vil have. Det synes jeg altså er interessant.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Nu synes jeg egentlig, det begynder at blive en lidt interessant udmelding fra Socialdemokratiets side: Der er ikke brug for hamp.

Jeg vil gerne spørge Det Radikale Venstre, om det er sådan, at Det Radikale Venstre er enig i den opfattelse, at der ikke er brug for hamp, og at det er et naturprodukt, som man skal holde ude af det danske marked. Det er et kontant spørgsmål. Jeg kunne godt tænke mig, at De Radikale kommer op og markerer, hvorfor de er enige med regeringen i det her.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil gerne svare direkte på et spørgsmål fra hr. Bent Hindrup Andersen om, hvorfor vi er imod det her lovforslag. Det er vi, fordi vi mener, at dette er ren tilskudstækning. Det er det første. Dernæst mener vi, at det bliver utrolig vanskeligt at kontrollere det. Dette forslag er hamper, for at sige det lige ud.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg synes, at det, jeg sagde tidligere om ordskvalder, er fuldstændig rigtigt, når jeg hører hr. Bent Hindrup Andersen gå på talerstolen og sige, at jeg har sagt, at der ikke er brug for hamp. Det har jeg ikke sagt noget om.

Det, jeg sagde, var, om ikke vi skulle begynde i den rigtige rækkefølge, nemlig med at finde ud af, hvad vi skulle bruge det til, inden vi begynder at dyrke det. Sådan er det, vil jeg sige

til hr. Bent Hindrup Andersen, men det kræver noget mellem ørerne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 70 stemmer (V, KF, SF, FP, EL, CD, DF og Jacob Haugaard (UP)) mod 46 (S og RV).

Formanden:

Sundhedsministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 26:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om den fremtidige trafikbetjening af Bornholm?«
Af Ole Donner (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF) og Poul Nødgaard (DF).

(Forespørgslen anmeldt 12/12 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 18/12 97).

Begrundelse

Ole Donner (DF):

Jeg har på Dansk Folkepartis vegne rejst denne forespørgsel i dag her i Folketinget for at få en debat om Bornholmstrafikken.

I december sidste år kom ministeren med en redegørelse på baggrund af den rapport eller analyse, der er fremstillet om den fremtidige trafikbetjening af Bornholm. Af ministerens redegørelse fremgik det, at regeringen overvejer forskellige alternative muligheder. Men i Dansk Folkeparti var vi ikke helt tilfredse med, at der ikke blev truffet nogle aftaler eller klare beslutninger om, at der skal ske noget på Bornholm. Derfor fandt vi det nødvendigt at rejse denne forespørgselsdebat.

Jeg mener allerede nu at kunne konstatere, at efter at vi har rejst debatten, har der været yderligere debat. Mange på Bornholm er gået op i det her og går op i det. Ministeren har været på Bornholm, og flere folketingsmedlem-

mer har været ovre at besøge øen for at høre de forskellige ønsker omkring den kommende trafikbetjening, ligesom der har været flere delegationer i Trafikudvalget.

Derfor håber jeg, at vi i dag får en god debat om den fremtidige trafikbetjening af Bornholm.

Besvarelse

Trafikministeren (Bjørn Westh):

I januar 1997 var der debat om det her. Dengang blev der vedtaget en dagsorden i Folketinget, og siden har der været arbejdet systematisk med sagen.

Som bekendt afgav regeringen den 10. december 1997 en redegørelse til Folketinget i forlængelse af et forslag til vedtagelse tidligere på året om den fremtidige trafikbetjening af Bornholm, således som det var tilkendegivet i vedtagelsen.

Regeringens redegørelse baserede sig på den da netop afgivne udvalgsrapportanalyse af den fremtidige trafikbetjening af Bornholm. Regeringen præciserer i sin redegørelse, at trafikbetjeningen af Bornholm med Bornholms geografiske placering er yderst vigtig for såvel det bornholmske erhvervsliv som det bornholmske samfund. Bornholmstrafikken er helt central for betjeningen af Bornholm, men har også stor betydning for beskæftigelsen på Bornholm og for det bornholmske samfund i det hele taget.

Mange af rammebetingelserne for Bornholmstrafikken ændres i løbet af de kommende år. For det første udløber charteraftalen for »Peder Olesen« i maj 1999, dernæst bortfalder toldfrit salg i 1999 inden for De Europæiske Fællesskaber. Hertil kommer, at Øresundsforbindelsen for biler og tog forventes åbnet i år 2000.

Alle disse elementer bevirker, at det vil give et mere sikkert beslutningsgrundlag at udskyde en eventuel beslutning om køb eller længere tids chartering af en hurtigfærge. Det vil sige, at det vil være mest hensigtsmæssigt først at træffe en mere varig beslutning, når effekten af trafikmængde, trafikmønster, bortfald af toldfrit salg og åbning af Øresundsforbindelsen er kendt. Det er derfor nødvendigt med en længere periode, inden en sådan beslutning forsvarligt kan tages.

I forbindelse med beslutning om tonnagesammensætning vil det ligesom i dag være

meget kostbart at dimensionere tonnagen, så den kan klare enhver spidsbelastningsperiode; trafikmønsteret på Bornholmstrafikken er kendetegnet ved at være meget sæsonbetonet.

Regeringen foreslår i sin redegørelse to alternative modeller for en forsøgsperiode fra maj 1999 til udgangen af år 2002, således at der, før en mere varig beslutning kan træffes, vil være et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag med hensyn til effekten af det toldfri salgs bortfald, effekten af den faste forbindelse over Øresund og herunder også, hvilken betydning Øresundsforbindelsen og en eventuel hurtigfærge vil få for flytrafikken.

Efter model A fortsætter Bornholmstrafikken med den nuværende tonnagesammensætning frem til år 2002. »Peder Olesen« beholdes efter udløbet i maj 1999 af den nuværende charteraftale. Der kan enten blive tale om, at Bornholmstrafikken køber færgen, eller at charteraftalen forlænges frem til og med udgangen af år 2002.

Men alternativt kan det også overvejes at chartre en anden konventionel færge for samme periode, en anden færge, der endda kan være nyere.

I løbet af år 2001 påregnes konsekvenserne af bortfaldet af det toldfri salg og åbningen af Øresundsforbindelsen at være kendt, hvorefter man bedre kan dimensionere Bornholmstrafikkens fremtidige tonnagesammensætning.

Efter model B vil »Peder Olesen«, når charterkontrakten udløber i maj 1999, blive erstattet af en indchartret, egnet hurtigfærge indtil udgangen af år 2002.

Som nævnt under model A vil der også i denne model være mulighed for at få kendskab til konsekvenserne af bortfaldet af det toldfri salg og af Øresundsforbindelsens åbning. Desuden vil man få kendskab til Øresundsforbindelsens og indsættelsen af hurtigfærgens betydning for flytrafikken. Endvidere vil man indvinde erfaringer med hurtigfærgesejlad i området.

Jeg har den 8. januar 1998 haft en orienterende drøftelse med en lang række repræsentanter for det bornholmske samfund om regeringens redegørelse. Jeg har umiddelbart derefter nedsat et ekspertpanel, som efter indhentning af oplysninger hos et konsulentfirma om afsøgning af det aktuelle marked for bl.a. egnede hurtigfærger i øjeblikket arbejder med at søge tilvejebragt et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for overgangsperioden, forsøgsperioden indtil udgangen af 2002.

Ekspertpanelet har indtil nu udarbejdet et foreløbigt beslutningsgrundlag, der viser beregninger for de forskellige modeller.

Model A, hvor »Peder Olesen« beholdes eller udskiftes med en anden konventionel færge, vil give et årligt underskud på mellem 65 mio. kr. og 85 mio. kr., skønnes det.

Model B, hvor Peder Olesen udskiftes med en hurtigfærge, der vil kunne medtage mellem ca. 800 og 1100 passagerer, vil give et årligt underskud på mellem 75 mio. kr. og 95 mio. kr. Begge tallene er skønsmæssigt angivet.

Sammenlignes tallene med de årlige underskud for modellerne i regeringens redegørelse, er det årlige underskud for model B større end dér angivet. Det skyldes i det væsentlige, at de oplyste forventede finansieringsomkostninger ved en hurtigfærge er baseret på en kortere aftaleperiode, nemlig til udgangen af 2002, end i redegørelsens finansierings- og afskrivningsberegning, hvor beregningerne er foretaget for en 15-årig aftaleperiode.

Tallene i redegørelsen er baseret på forudsætningerne i rapporten »Analyse af den fremtidige trafikbetjening af Bornholm«.

Jeg havde på baggrund af ekspertpanelets meget foreløbige beslutningsgrundlag en drøftelse med Bornholms Amt den 12. februar 1998. Amtet var repræsenteret af amtsborgmesteren og viceamtsborgmesteren.

Vi blev enige om, at ekspertpanelet skal foretage supplerende analyse af en mere alsidig tonnagesammensætning, som især på længere sigt eventuelt kan resultere i både en bedre søværts betjening af Bornholm og en bedre økonomi for Bornholmstrafikken. I løsningen indgår muligheden for både hurtigfærger, konventionelle færger samt rene fragtfærger.

Jeg har derfor nu bedt ekspertpanelet om inden udgangen af denne måned at have tilvejebragt et mere fuldstændigt grundlag for en fornyet drøftelse med Bornholms Amt i begyndelsen af marts måned med sigte på, at der i løbet af april vil kunne træffes en beslutning.

I tilslutning til spørgsmålet om tonnagesammensætningen som led i en mere varig løsning drøftede jeg med repræsentanterne for Bornholms Amt at undersøge mulighederne for en flerårig budgetaftale vedrørende Bornholmstrafikken, som skulle indeholde faste rammer for driften af Bornholmstrafikken. Der skulle være et incitament til at gøre driften så god som overhovedet mulig til glæde for det bornholmske samfund.

Jeg skal naturligvis og vil naturligvis holde Folketingets Trafikudvalg nøje underrettet om resultaterne af det videre arbejde.

Forhandling

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for svaret.

Det fremgik jo tydeligt af ministerens svar, at der har været aktiviteter fra både ministerens og Trafikministeriets side, og det er jeg selvfølgelig meget glad for. Det fremgik også af ministerens svar, at det ikke er en sag, man bare løser med et fingerknips. Der er mange ting at tage hensyn til, og jeg må give ministeren ret i, at det er meget uheldigt, at charteraftalen om færgen »Peder Olesen« udløber i maj 1999. Det havde været rart, hvis der havde været lidt længere tid til at få en bedre oversigt over det fremtidige trafikmønster, for som ministeren sagde, sker der forskellige ting, som vil få indvirkning på, hvordan det fremtidige trafikmønster vil blive – dels når Øresundsforbindelsen bliver en realitet, og dels når det taxfree salg ophører. Men vi mener i Dansk Folkeparti, at det er vigtigt at debattere sagen og komme i gang med en løsning af opgaven.

Det er svært at sige, hvilken løsning der er den helt rigtige, og det bliver ikke lettere, når der er uenighed mellem borgerne på Bornholm, myndighederne på Bornholm og det bornholmske erhvervsliv. Der er jo ikke nogen, der kommer med en løsning, som bare siger: Sådan vil vi gerne gøre det. Der er forskellige muligheder.

For få dage siden havde vi en deputation i Trafikudvalget, som repræsenterede det bornholmske erhvervsliv. De talte meget om og ønskede meget, at der kom flere fragtfærger, specielt færgeforbindelser til kontinentet, så det blev lettere at eksportere varerne fra Bornholm. Det er fuldt forståeligt, at man har de ønsker, for det er klart, at når man bor på en ø som Bornholm har man mange omkostninger, både til at få transporteret råvarerne over og til bag efter at få færdigvarerne af sted.

En stor del af øens borgere taler om store, hurtiggående færger, måske endda katamaranfærger, så de hurtigt kan komme frem og tilbage mellem destinationerne København og Rønne og ligeledes hurtigt til Ystad i Sverige, og det er også forståeligt nok, at de gerne vil det. Samti-

dig modtog vi flere hundrede underskrifter imod katamaranfærger, så det er der altså også nogle kredse der er meget imod. Andre kredse igen går ind for, at man skal fortsætte med de konventionelle færger, så man er sikker på at kunne sejle i næsten al slags vejr og have en rimelig komfort om bord. Der er mange, der ønsker en behagelig sørejse og nogle gode køjefaciliteter, så man er udhvilet, når man når frem til sit bestemmelsessted. Jeg kan godt forstå, når ministeren siger, at han ønsker flere drøftelser af de forskellige alternativer, og det er også vigtigt, hvis man skal kunne forene øen i et fælles forslag, som Folketinget kunne bakke op.

Vi mener, at der måske i forbindelse med den fremtidige trafik skulle fastlægges nogle krav om udlicitering, så man sagde: Vi stiller krav om den og den tonnage, der skal være driftssikkerhed, og der skal være et passende antal afgang. Så kunne man udbyde det hele i licitation, og den operatør, der kunne løse opgaven med mindst mulig statsstøtte, ville vinde en sådan licitation.

Der er altså mange spørgsmål at tage stilling til, men jeg mener, det er vigtigt, at vi her i Folketinget kan blive enige om, at vi er nødt til at træffe nogle beslutninger, inden Folketinget hjemsendes i maj. Det vil nok blive nødvendigt at justere de beslutninger, efterhånden som trafikmønstret ændrer sig, og derfor er jeg glad for, at jeg i dag på hele Folketingets vegne – selvfølgelig først og fremmest Dansk Folkepartis vegne – kan fremsætte et forslag til vedtagelse. Jeg skal dog lige sige, at Enhedslisten ikke er med som forslagsstiller, men ikke har afvist ordlyden af vedtagelsen. De ønsker bare nogle nærmere afklaringer fra ministeren under debatten, og det kan meget nemt ske, at et enigt Folketing kan samles om dette forslag til vedtagelse, der lyder således:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget konstaterer,

- at regeringen i samarbejde med Bornholms Amt arbejder videre med forskellige modeller for Bornholmstrafikkens tonnagesammensætning med henblik på at træffe beslutning i april 1998, og
- at trafikministeren vil holde Trafikudvalget orienteret.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 51).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt spørge hr. Ole Donner, om han synes, det er gennemtænkt at stille forslag om, at Bornholmstrafikken skal udliciteres. Den største arbejdsplads på Bornholm er Bornholmstrafikken, og med alle de færger, der efterhånden findes, og på baggrund af de broer, og hvad der ellers bliver bygget, kan man komme i den situation, hvis man udliciterer, at det bliver et helt andet lands færgeselskab, der overtager trafikken, og så kan man godt sige farvel til den største arbejdsplads på Bornholm. Det er realiteterne bag en udlicitering, og det er ikke engang noget, man beder om. Jeg tror endda, at samtlige bornholmere netop er enige om, at der ikke skal udliciteres.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Nu vil jeg ikke gå ind i en længere debat med SF's søfartspolitiske ordfører om, hvordan man skaffer besætninger til færgerne, men vi må vel være enige om, at uanset om det er private eller et statsejet selskab, der sejler, skal der stadig være det samme mandskab om bord. Men jeg synes i øvrigt ikke, vi skal tage lige den debat i dag, men alene koncentrere os om, hvordan trafikproblemerne for Bornholm kan løses, og jeg er helt overbevist om, at man lige så godt kunne sejle med et privatejet firma som et statsejet firma.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Til gengæld synes jeg, det er meget vigtigt at få at vide, at Dansk Folkeparti som det eneste parti – det går jeg ud fra – vil have, at der bliver udliciteret. Det bliver en alvorlig sag for Bornholm, Bornholmstrafikken og erhvervslivet, hvis et udenlandsk firma kommer ind. Der er nok af færgeselskaber, der gerne vil det, og derfor er det et helt forkert signal at sende ud samtidig med et forslag til vedtagelse, som alle partierne er enige om. Jeg tror, Dansk Folkeparti er det eneste parti, der kan gå ind for det, og derfor synes jeg, man skulle prøve at jorde det med det samme og tage ordene i sig igen.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg kan godt starte med at sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg ikke æder mine ord i mig igen, for det er min klare overbevisning, at det er bedre med private firmaer end med offentlige firmaer.

Hr. Tommy Dinesen siger med skræk i stemmen, at det kunne risikere at blive et udenlandsk selskab, der eventuelt vandt en sådan licitation, og det har hr. Tommy Dinesen ret i. Men der er i hvert fald én ting, SF og Dansk Folkeparti er enige om, og det er, at det ikke er særlig godt med EU, som netop bestemmer, hvordan man skal afholde licitationer, og hvem der skal ind hvor. Hvis vi ikke havde været inde i det store samarbejde, havde det ikke været så risikabelt at gå ud i en licitation, som det er i dag. Det er jeg helt enig med hr. Dinesen i.

Men jeg synes alligevel, det er en biting i forhold til selve problemerne med Bornholmstrafikken. Hvis vi finder en løsning, hvis Folketinget bliver enig om, at der skal være så og så mange afgange, der skal være så og så mange muligheder for at transportere passagerer, og der skal være mulighed for at transportere så og så megen tonnage, ville det lige så godt kunne klares af et privat firma som af et statsejet firma. Her er SF og Dansk Folkeparti grundlæggende uenige om principperne, men vi trækker på samme hammel, når det gælder om at forsøge at løse problemerne med selve trafikbetjeningen.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Det er naturligvis ikke en biting, om det er dansk eller udenlandsk beskæftigelse, heller ikke for Fremskridtspartiet. Men jeg vil godt støtte hr. Donner i, at selv om man er med i en vedtagelse her i Tinget, har man selvfølgelig lov til efterfølgende at have en mening om, hvordan problemerne skal løses, og hvordan de skal klares.

Jeg synes, det er helt fair, at hr. Ole Donner mener, der skal udliciteres, og det synes jeg ikke han skal have kritik for. Det er hans vurdering, at det er den bedst mulige løsning, og jeg synes faktisk også, der er positive elementer i en udlicitering; det skal være sagt med det samme. Men jeg vil også sige, at der er selvfølgelig et problem, som gerne skulle løses i dag, og i hvert fald har f.eks. øens socialdemokrater

udtalt, at statsministeren og finansministeren har lovet, at færgeproblemerne ville blive løst efter bornholmernes ønsker, og at de nødvendige penge ville blive afsat på finansloven. Socialdemokraterne er altså enige i, at der er et kæmpeproblem, der skal løses, og vi skal prøve at finde frem til, hvordan vi kan løse det problem. Men så skal vi selvfølgelig høre alle parterne her i dag, og også hr. Donner skal naturligvis have lov til at udtrykke sin holdning til, hvordan han ønsker de problemer løst.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Man kan for min skyld have de holdninger, man gerne vil, men i den rapport, vi diskuterer, er der netop nævnt, at det ikke er nødvendigt, at ruten bliver udliciteret. Hvis det er sådan, at man er uenig i det, fatter jeg ikke, man er med i vedtagelsen, for så er det jo ikke nødvendigt at stå heroppe og prøve at fortælle, hvordan den fremtidige trafikstruktur og færgebetjening af Bornholm skal være, hvis man mener, at den skal udliciteres. Så er det en helt anden debat, vi skal have.

Fra SF's side vil vi selvfølgelig komme med nogle bud på, hvordan vi mener, trafikken skal organiseres i fremtiden, men hvorfor bringe det element ind? Det er simpelt hen forfæjlet, det er en helt anden debat, vi skal have, hvis det er det, det drejer sig om, og man er altså ikke enig i vedtagelsen. Det må jeg fastholde til hver en tid.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne spørge hr. Donner, om jeg har forstået ham ret. Som jeg hørte det, kom han med en tanke, et ønske, han har i baglommen og i baghovedet. Men han stillede ikke noget forslag om udlicitering, og det er jo vigtigt for vores fælles vedtagelse, at det bliver præciseret, om jeg har forstået hr. Donner rigtigt.

Det minder mig om dengang, vi skulle tage beslutning om Storebæltsforbindelsen. Dengang var Fremskridtspartiet i årevis fremme med et ønske om, at den skulle opføres af nogle private organisationer eller selskaber; men der var aldrig nogen privat investor, der meldte sig for at gøre det, så derfor var det uaktuelt, og det vil også ske her. Men jeg skal altså gerne have klarhed: Er det kun et ønske, en strøtanke, eller er det et forslag fra hr. Donners side?

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er ganske rigtigt, som hr. Arne Melchior siger, at naturligvis skal det være muligt at komme med nogle tanker om, hvordan man kan lave den rigtige trafikstruktur for at hjælpe vore bornholmske venner.

Jeg vil sige, at ligesom på alle andre områder er der mange indgangsvinkler til, hvordan de problemer kan løses, og når et af de aspekter, hr. Donner har givet udtryk for, er en udlicitering – det er jo ingen privatisering, vi her taler om, det er en udlicitering, der jo som bekendt også kan være statsstøttet for at kunne forrente sig – mener jeg, det er helt fair, og jeg fatter ikke, at man ligesom vil angribe det synspunkt.

Jeg har tænkt mig i min ordførertale for Fremskridtspartiet at komme ind på, at det f.eks. også er erhvervslivet som sådan, der skal blomstre, og jo mere det blomstrer derovre, desto bedre går det for øen som sådan. Det har også noget med trafikken at gøre. Der er mange aspekter, der er mange indgangsvinkler til, hvordan vi kan forbedre situationen for Bornholm, og jeg synes, det er rimeligt at fremføre i den debat, vi har her i dag, hvilke løsninger vi selv har på de problemer, vi skal bekæmpe.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Hr. Tommy Dinesen står heroppe med den tykke rapport, der er udarbejdet, og fastslår, at man ikke behøver at privatisere eller udlicitere, for det står der i den rapport.

Jamen der står masser af ting i den rapport, som netop er tanker og muligheder, og derfor kan hr. Tommy Dinesen udlede noget af den, og andre kan udlede noget andet af den. Men jeg henstiller altså, at vi koncentrerer os om at diskutere trafikbetjeningen til Bornholm.

Jeg er helt enig i de betragtninger, hr. Køpke Christensen kom med, og jeg vil også sige til hr. Arne Melchior, at han har forstået det hundrede procent rigtigt. Det, jeg har sagt, er, at det er et ønske, og jeg vil gerne tilføje, at det er et meget stort ønske fra Dansk Folkeparti, at man får en privatisering og en udlicitering. Vi vil måske også på et tidspunkt komme med et forslag om, at det sker, men vi mener bare ikke, det er i dag, og derfor er vi lige så enige, som hr. Dinesen formentlig er, i teksten i det forslag til vedtagelse, der er fremsat.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det er jo en lidt absurd indgang, vi nu har fået til den her debat. Jeg troede, vi skulle diskutere substansen i de løsninger, som man fra Folketingets side ønskede skulle laves for en bornholmsk transportpolitik, og vi får nu en diskussion, som lægger op til, at et hovedpunkt kunne blive en privatisering, en udlicitering. Det er fuldstændig meningsløst i forhold til det forslag til vedtagelse, der er fremsat. Det er en fuldstændig gal drejning af diskussionen, for hvis det var det, der var målet, så var der ingen grund til den indholdsdiskussion. Så kunne enhver privat færgedriver jo sætte sig ned som færgehaver. Det er slet ikke det, vi skal snakke om.

Jeg vil også råde hr. Donner til, om jeg så må sige, at gemme sin strøtanke til et senere tidspunkt, og så vil det blive behandlet som et konkret forslag, hvis han fremsætter det. Og så prøver vi at tage den substansdiskussion, der skal være af trafikken til Bornholm.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når jeg synes, at sagen er værd at diskutere, så er det, fordi vi har nogle erfaringer med hensyn til det, hr. Køpke Christensen sagde om, at det var ikke privatisering, det var udlicitering. Vi har nemlig erfaringer med udlicitering på færgeområdet. F.eks. sejler »Holger Danske« mellem Kalundborg og Samsø med en besætning, der bor på Sjælland. Nu er der nogle andre, der har overtaget det, og så skal alle, hvis de vil bevare deres arbejdspladser, flytte til Samsø, uanset at deres kone og børn har arbejde og går i skole på Sjælland.

Derfor kan en udlicitering eller en privatisering betyde, at de arbejdspladser, der er på Bornholm, forsvinder, og det er da en alvorlig ting, når det er den største arbejdsplads med 500-700 mennesker. Det kan man da ikke bare sige er nogle strøtancker.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg skal fortælle SF's ordfører, hvad forskellen er på udlicitering og privatisering. Udlicitering er modsat privatisering sådan sammenstrikket, at man naturligvis kan stille nogle betingelser, inden man udliciterer, for, hvordan en sådan rute skal fungere. Ved privatisering må det sejl

sin egen sø – populært sagt. Det er ikke Fremskridtspartiets holdning til det her område.

Men jeg vil godt advare imod, at vi bliver ved med at køre den her debat. Jeg er faktisk enig med Enhedslistens ordfører i, at vi ikke udelukkende skal ind i den diskussion. Det her er meget, meget bredere. Og jeg vil godt spørge hr. Ole Donner, om det ikke er rigtigt forstået, at det her om udlicitering bare var en tanke fra hr. Ole Donners og Dansk Folkepartis side, og at det overhovedet ikke er sådan, at det skal være det centrale emne i debatten i dag. Sådan har jeg i hvert fald forstået hr. Donners bemærkninger her fra talerstolen, at det slet ikke er noget, som skal være centralt og afgørende.

Jeg vil gerne sige til Enhedslistens ordfører, at der står ingen steder i forslaget til vedtagelse, at det ikke kunne komme på tale med en udlicitering, ingen steder. Og uanset hvilke aftaler man har partierne imellem, så er det selvfølgelig teksten i forslaget til vedtagelse, vi skal kigge på. Sådan er det.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil starte med at sige til fru Jette Gottlieb, at jeg er ét hundrede procent enig med Enhedslisten i, at det er en helt forkert drejning, debatten har taget, men det er ikke min skyld. Jeg kom til at gøre en lille bemærkning om, at det måske var en god idé, hvis man på et tidspunkt overvejede den situation. Og jeg synes ikke, man kan bebrejde nogen partier, at de kommer med deres inderste ønsker og tanker. Det sker også, og jeg vil nok sige næsten lige så tit, for venstrefløjspartierne, som det sker for højrefløjspartierne, at man brænder for et eller andet, som man så fyrer af – for at sige det populært.

Jeg er enig med hr. Køpke Christensen i, at debatten i dag drejer sig om Bornholmstrafikken, og hvordan vi får løst de problemer, og ikke om privatisering eller noget andet i den retning. Jeg tror, det er femte gang nu, at jeg siger, at det er ikke det, jeg har villet med debatten, det er ikke det, jeg mener med debatten, og det er ikke det, vi har foreslået. Men uden at æde det i mig vil jeg alligevel sige, at jeg kom med en strøtanke, og det er et meget stort ønske, at vi på et tidspunkt kommer til at diskutere det. Jeg skal sørge for, at det bliver fremsat som et forslag, når den tid kommer, men lad os nu først finde ud af, hvordan vi klarer trafikproblemerne.

Poul Andersen (S):

Som det fremgik af trafikministerens besvarelse, er det en sag, der har kørt igennem længere tid, og hvor der, fornemmer vi i hvert fald, har været en klar stillingtagen fra beslutningstagerne på Bornholm til, hvad det var, man ønskede. Signalet, som vi opfatter det, er, at der skal være en hurtigere forbindelse.

Vi synes, at det nu er kommet ind i en positiv form, hvor der forhandles og der er en god dialog om de her ting. Dialogen har jo, som det også har været sagt, både foregået, før rapporten blev fremlagt, og også efter, og det er navnlig her efter, at vi i Socialdemokratiet føler, at vi nu er ved at nå substansen i det, det hele handler om, nemlig hvordan vi får sammensat den fremtidige tonnage for Bornholm, sådan at den tilgodeser de behov, der vitterlig er på Bornholm. Vi forventer da, at det er Bornholmstrafikken, som er et statsligt selskab, der skal løfte opgaven fremover også, men med en anden sammensætning af tonnagen. Den tonnage, der har været, har jo opfyldt de krav og ønsker, der har været på Bornholm indtil nu. Det, det handler om, er, at vi kigger længere frem, efter at Øresundsforbindelsen er etableret, og får skabt mulighed for en bedre forbindelse til Bornholm.

Socialdemokratiet mener, det er en naturlig ting i en sådan overvejelse om tonnagesammensætning, at en katamaranfærge indgår som et element. Men det er også vigtigt for os at give et signal om her i dag, at dens rute skal være mellem Rønne og Ystad, og det handler om, at vi skal gøre det bedre for passagerer og personbiler. Den skal have en fornuftig størrelse, men vi vil ikke være med til en løsning – det kan vi lige så godt sige, og det har vi gjort lige fra starten – der indebærer, at en sådan katamaranfærge også skal kunne tage gods og trailere med. Det mener vi ikke er rimeligt. Det er både miljømæssigt og energimæssigt forkert. Men der skal laves en bedre ordening på det her område – det er også det, det bornholmske erhvervsliv har fremført – der gør, at raterne og fragtpriisen kan blive lavere.

Det er det, vi overvejer med hensyn til de ting her, men vi vil ikke på nuværende tidspunkt sige det mere bastant, end vi har sagt det. Det, der er det konstruktive i denne sag, er, at Bornholms Amt selv er i dialog med trafikministeren om tingene, og at der umiddelbart i hvert fald lader til at komme nogle fornuftige løsninger ud af det, og det er vel den ideelle situation for alle parter.

Derfor kan vi også godt støtte og er medforlagsstillere til det forslag til vedtagelse, der er fremsat i dag, for netop at give lidt tid til, at den fornuftige dialog kan fortsætte, så vi får det for alle parter bedste resultat.

Svend Heiselberg (V):

Jeg ved ikke rigtig, om den indledende debat her i dag har været forårsaget af interesse for sagen eller af hensyn til tv, men da hr. Ole Donner jo meget brændende har ønsket at være forslagsstiller til det forslag til vedtagelse, som blev fælles fremsat, så synes jeg måske nok, det var en unødigt debat, der blev skabt til indledning.

I Venstre har vi aldrig lagt skjul på, at vi ønsker, at Bornholm skal have en trafikbetjening, der ikke er ringere end den øvrige del af Danmarks. Vi må selvfølgelig acceptere, at der er nogle fysiske forhold, der kræver forskellige investeringer i dele af infrastrukturen. I dette tilfælde har vi i Venstre den holdning til en løsning af Bornholms trafikbehov, at der skal være den nødvendige færg kapacitet for transport både af passagerer og gods.

Venstre finder det heller ikke rimeligt, at det skal være 30-50 pct. dyrere at fragte gods fra København til Bornholm sammenlignet med fragt af gods mellem København og Jylland. Det er klart, at under de forhold vil Bornholms erhvervsliv være så økonomisk belastet, at det ikke kan konkurrere med den øvrige del af landet, hvilket naturligvis er en medvirkende årsag til den høje arbejdsløshed, der er på Bornholm.

Turistbranchen er vigtig for Bornholm, og da vi jo ikke kan køre til Bornholm, er det vigtigt, at øens gæster på den mest bekvemme måde kan blive fragtet både til og fra øen. Det må selvfølgelig også være et krav, som de fastboende må stille.

Vi har forstået på ministeren, at regeringen er indstillet på, at der skal findes en løsning, således at vi kan træffe en beslutning i april 1998. Det vil bl.a. ske på baggrund af drøftelser med Bornholms Amt. På den baggrund vil vi i Venstre ikke foregribe begivenhedernes gang ved at lægge os fast på bestemte færgetyper, størrelser osv., men blot sige, at vi vil anbefale regeringen at lytte til de bornholmske synspunkter. Det er rigtigt, som hr. Ole Donner sagde, at der har været forskellige synspunkter fremme, men det er jo politikernes opgave til syvende og sidst at træffe et valg.

Jeg vil minde om, at både statsministeren, finansministeren og trafikministeren har været på besøg på Bornholm og har udstedt løfte om, at problemerne med trafikbetjeningen af Bornholm skulle være løst i løbet af ganske få måneder. I Venstre forventer vi, at det vil ske. Hvis Danmark er rede til for én gangs skyld at forstå Bornholm og Bornholms problemer, og hvis Danmark for én gangs skyld falder til patten og betaler, hvad det koster at løse disse problemer, så er det mit partis helt klare opfattelse, at man har givet Bornholm et sådant løft, at det bliver et blomstrende samfund, der kan klare sig selv.

Venstre kan støtte det fælles forslag til vedtagelse, der er fremsat.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

En kort bemærkning til hr. Heiselberg. Jeg er enig med hr. Heiselberg i, at der er den uenighed, som jeg omtalte i mit indlæg, og jeg er også enig i, at det selvfølgelig i sidste ende bliver regeringen og Folketinget, der må træffe et valg med hensyn til, hvordan det hele skal løses.

Så kom hr. Heiselberg med et kammeratligt angreb, hvor han sagde, at hr. Ole Donner havde udtrykt et brændende ønske om at være den, der fremsatte forslaget til vedtagelse. Ja, det kan man jo fortolke, som man vil. Det, jeg bare har fremført, er, at når et parti rejser en forespørgselsdebat, så er det normalt forslagsstilleren, der fremsætter et forslag til vedtagelse, hvis man kan blive enige om det, og det synes jeg også var rimeligt. Selv om vi er et lille parti, er jeg da glad for, at vi fik lov til at fremsætte forslaget og i øvrigt, at vi fulgte den forretningsgang, som vi normalt følger.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil takke ministeren for redegørelsen.

Det er jo nu 7 år siden, vi sidst var i gang med at løse de her problemer, og jeg synes egentlig, vi dengang fandt en særdeles god løsning for Bornholm med hensyn til den tredje færge, nemlig at de, der køber duty free varer, kom til at betale for den, og det tror jeg alle har kunnet været tilfredse med.

Men vi vidste jo også, at vi i år ville komme til at stå i en situation, hvor vi skulle nytænke for de kommende år. Og den forhandlingsprocedure, der kører i øjeblikket, vil jeg gerne udtrykke over for ministeren at vi er tilfredse med. Vi er glade for den dialog, der er mellem

de partier, der var med i det tidligere forlig, og ministeren og Bornholms Amt.

Den nye situation, vi står i nu, er jo, at Øresundsproblemet er ved at være løst, idet broen er færdig i oktober måned år 2000, og det giver jo en betydelig lettere vej til Bornholm. Og problemerne i forbindelse med transporten over landjorden m.v. skal vi nok få løst, for enigheden om, at der skal gøres noget virkeligt for Bornholm er stor, og det takker jeg ministeren for.

Vi vil bakke det op, for vi kan godt se de muligheder, der ligger i de nye forbindelser, ikke mindst på grund af, at broen og den videre transport med jernbane over land og derefter med færgen fra Ystad til Bornholm og omvendt giver helt andre turistindtægter for øen, end den har kendt tidligere, for det er betydelig hurtigere og mere fleksibelt end de lange færgeejladser, man hidtil har opereret med.

Dér må vi nok også se på, om vi kan finde en eller anden form for hurtigere trafikforbindelse; det er jeg enig med ministeren i. Men det er et stort marked, og det er svært at finde den helt rigtige tonnage til det bestemte formål. Og at der skal være en forbindelse til Tyskland, således at erhvervslivet har de bedst mulige betingelser, og en fragtforbindelse til Køge, er jeg også enig i, men det kræver jo, at der på markedet er et antal skibe, der passer til det.

Og derfor er jeg enig med ministeren i, at vi ikke bare lige kan springe ud i det og gøre det hu hej, vilde dyr, men må få en fornuftig aftale med Bornholms Amt og de repræsentanter for erhvervslivet, der skal med i forhandlingerne, således at vi virkelig kan sige: Nu kommer vi med en løsning.

Med den løsning kan vi så se, hvordan Øresundsforbindelsen udvikler sig, og hvad der sker, når det duty free salg falder væk, i hvert fald på de fleste ruter, og derefter træffer vi så en beslutning, der i hvert fald rækker 15 år frem i tiden. Det er jo et skibs normale levetid, og med den beslutning vedtaget af et stort flertal i Folketinget mener jeg at vi kan gå ud på markedet med stor sikkerhed.

Det vil vi i hvert fald kæmpe for, og derfor har vi sat os for, at vi nu sætter os ved forhandlingsbordet og bliver siddende for med et stort flertal at finde denne løsning for Bornholm. Og det vil så sige, at vi ikke blot binder hinanden i den første periode, men også til i den anden periode at finde den store løsning.

Det vil vi gerne helt klart sige er vores mål, og derfor støtter vi også forslaget til vedtagelse i dag.

Tommy Dinesen (SF):

Der er ikke noget at sige til den debat, der er foregået på Bornholm – det kan man se i Bornholms Tidende, og det har vi vel også kunnet høre og se i radio og tv fra Bornholm – for den livsnerve, der er så vigtig for øerne, er jo færgefarten, og det er noget, som alle har en holdning til, og det er derfor, mange af de forskellige forslag, der har været fremme, har været så heftigt diskuteret.

Forhistorien er jo, at samtlige partier her i Folketinget – og det synes jeg er en god ting – sidste gang var enige om at gå sammen om en forespørgsel og en dagsorden. Og nu ligger rapporten der, og hr. Ole Donner har så ment, at vi skulle tage forespørgslen uden at spørge, om de andre partier ville være med, og det er i orden, men jeg har hele tiden ment, at det var vigtigt, at vi stod sammen om det her, og det gør vi så om forslaget til vedtagelse som sådant.

Da vi fra SF's side sagde, at vi ville bede om en forespørgsel, hvor vi ville prøve på at få de andre partier med, blev vi bedt om at vente, fordi ministeren bl.a. skulle have et møde med bornholmerne eller i hvert fald nogle af dem, og det afventede vi, og det er der jo også kommet noget ud af, som flere af ordførerne har været inde på.

Så skal jeg komme frem til, hvad der er SF's holdning til den fremtidige færgebetjening:

Det, som ministeren var inde på her: at man i stedet for »Peder Olesen« skal have en anden færge, en ro-ro-færge til gods, synes vi er en god idé.

Så kan man spørge, om den skal være ny, og dertil vil jeg sige, at den i hvert fald skal være meget nyere; det er vi åbne over for, og vi ser gerne en ny ro-ro-færge, hvis det er det, der er behov for.

Med hensyn til de hurtigfærger, der har været diskuteret, har SF den holdning, at vi ikke mener, at man – som der også har været tale om – skal chartre nogen af dem, der ligger i nogle af havnene rundt omkring i verden, for de fleste af dem har dieselmotorer, og det, der var afgørende for SF, da vi sidste gang diskutererede det her, var, at den fremtidige færgebetjening får et energiregnskab. Og skal man have hurtigfærger, er der i hvert fald ingen tvivl om, at de skal have gasturbiner.

Og man skal selvfølgelig også have de sidste teknologiske fremskridt med, og tiden går jo hurtigt inden for den branche: For 10 år siden var der slet ingen katamaranfærger, og i dag er nogle af dem altså gevaldigt store, og skrogformerne er anderledes, og støjen er væk. Det er simpelt hen udviklingen, der er løbet stærkt.

Jeg ved godt, at der er mange, der har den holdning til katamaraner, at det er nogle skibe, der bare udspyr sort røg, men det er nok fordi i hvert fald Cat-Link har været meget i vælten, hvorimod man kan se, at Mols-Linien, der kom nogle år senere, med sine gasturbiner er fulgt med den teknologiske udvikling.

Og dér har vi den holdning, at vi tror, at energiregnskabet dermed kan blive bedre, også med det, der ligger i rapporten, hvor man bl.a. fremfører noget, som jeg synes er genialt: at man kan lade færgerne sejle stærkt, når der er behov for det, og til gengæld om vinteren og på de dage, hvor ikke mange benytter færgerne, lade dem sejle de 20 knob, som er den almindelige fart for en færge, for det gør, at uledningerne fra færgernes motorer ikke bliver så slemme, som vi hidtil har set.

Vi ved jo, at der i dag kommer ret meget svovl, og hvad ved jeg af forskellige ting, op af skorstenene på de gamle færger, fordi de gamle færger bruger noget dårlig olie, og her er der nogle fordele ved de nye færger.

Men som sagt går udviklingen videre på det her område. Og jeg tror også, at hvis man får regnet det med, som desværre ikke er med i den rapport, der foreligger, nemlig hvor meget energi der vil blive brugt, når vi får den faste forbindelse over Øresund og får eltog fra København til Ystad osv., så vil der blive et helt andet energiregnskab.

Man har gjort noget lignende før, idet man lavede et energiregnskab for Cat-Link-færgerne fra Århus til Kalundborg og videre med toget til København, og her viste det sig, at det at fragte en person på den måde ikke kostede meget mere olie, end hvis det foregik over Storebælt.

Så der er altså nogle muligheder her i fremtiden, som kan gøre det bedre, og det vil vi godt være med til at se på.

Samtidig skal man også tage dét op, at når der i højtiderne er mange bilister og øvrige passagerer, der skal med en færge, og det er en hurtigfærge, skal der altså to almindelige færger til for at fragte det samme over. Og regner man dét ud i penge, så koster en katamaran

eller en anden form for hurtigfærge vel i dag noget i retning af 400-500 mio. kr., hvorimod det altså, hvis det skulle være to færger af den slags, der er i dag, men nyere, ryger op i nærheden af 800 mio. kr.

Og hvis man husker, at DSB i sine annoncer rundt omkring, da den faste forbindelse over Storebælt kom i gang, flyttede Sjælland helt over til Fyn, kan jeg sige med hensyn til Bornholm, at hvis der er en hurtigfærge fra Ystad til Bornholm og man tager toget fra København til Ystad, vil der også ske det, at Bornholm bliver flyttet nærmere til København, i hvert fald på samme måde, som Århus er det i dag, altså med den samme tidsfaktor: 2½ time fra København til Bornholm, for det er den tid, en togpassager bruger fra København til Århus.

Vi synes også, det er fornuftigt med flerårige budgetter, og det har vi sagt ja til andre steder, bl.a. i forbindelse med privatbanerne, og derfor synes vi, det er i orden.

Men hensyn til fragtpriserne, som også har været diskuteret, vil vi godt være med til at se på det område også og ikke bare vedrørende Bornholm, men også de andre øer, der findes. Det er noget, vi har været talsmænd for, også når vi har diskuteret de andre øer i Danmark.

Vi mener også, at det er i orden, at man laver de aftaler med Bornholms Amt, der er nævnt i forslaget til vedtagelse. Men med baggrund i det forslag er der måske nogle, der føler, at det hele bliver udsat, men det er ikke meningen; det vil vi godt garantere for fra SF's side. Det, der er meningen med det, er selvfølgelig at få et ordentligt beslutningsgrundlag.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jo snart klart for os, der har siddet i Trafikudvalget i det sidste års tid, at Bornholmstrafikken står over for store ændringer. Og det er ikke kun, fordi charteraftalen for en af selskabets tre færger udløber fra maj næste år; det er også et spørgsmål om, at bornholmerne har været utrolig aktive over for både Trafikudvalget og ministeren med hensyn til at fremkomme med deres ønsker for, hvad der skal ske, vil jeg nok sige.

Derfor blev der også sidste år nedsat et hurtigtarbejdende udvalg til at foretage en analyse af den fremtidige trafikbetjening på Bornholm, og det var vi glade for, for vi synes, en sag som denne fortjener en virkelig grundig behandling.

Der er selvfølgelig nogle ting her, som udvalget ikke har kunnet fortælle os. Man ved ikke,

hvad det vil betyde, at det taxfree salg ophører i 1999, og der er heller ikke nogen, der kan spå præcist om, hvad der sker, når Øresundsforbindelsen åbnes i år 2000.

Hermed være også sagt, at man ikke på nuværende tidspunkt er i stand til at træffe de helt rigtige beslutninger.

Der skal imidlertid findes en ordentlig og tilfredsstillende løsning, for Bornholm skal som andre dele af landet sikres tidssvarende trafikforbindelser.

Om Bornholmstrafikken handler ikke kun om trafik, men selvfølgelig også om Bornholms erhvervsliv, beskæftigelse og trivsel i det hele taget; det ved vi. Men i Det Radikale Venstre ønsker vi ud over en økonomisk forsvarlig løsning også en løsning, der tager miljøhensyn. For miljøhensyn skal efter vores opfattelse tænkes ind i alle dispositioner, som det offentlige foretager.

Vi kender godt bornholmernes ønske om en meget stor hurtigfærge mellem Ystad og Rønne, som kan medtage tung godstrafik, men den løsning har vi af miljømæssige grunde ikke stor sympati for; det vil jeg sige ligeud. Vi ved imidlertid, at der er en løsning på trapperne, og at der har været en udmærket dialog mellem bornholmerne og ministeren. Men den er ikke slut; der pågår stadig væk intense forhandlinger mellem regeringen og Bornholms Amtsråd, og der foreligger flere velbeskrevne muligheder for en løsning.

Vi kan støtte forslaget til vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Jeg vil først takke den radikale ordfører for det delvise tilsagn. Men jeg har et spørgsmål til den radikale ordfører: Synes den radikale ordfører, det er rimeligt, at vi under en så stor forespørgselsdebat pludselig bliver afbrudt af rygter om, at statsministeren nu udskriver folketingsvalg?

Jeg synes ikke, det kan være rigtigt at afbryde denne udmærkede debat, når vi har en så alvorlig sag på dagsordenen. Hvad mener den radikale ordfører?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil sige til hr. Niels Anker Kofoed, at jeg føler mig ikke dårligt behandlet, for jeg fik sagt, nøjagtigt hvad jeg ville sige i denne sag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg hører da til de ordførere, der er kede af, at jeg ikke får afleveret mit budskab. Men jeg vil have lov at sige til bornholmerne: I ligger, hvor I ligger, som I lå, da I blev lagt, og I vil ikke blive glemte!

Om de 3 ugers forsinkelse skal ikke komme Bornholm til skade, kan jeg sige som en trøst til hr. Niels Anker Kofoed. Det er jeg overbevist om at også det kommende Folketing vil blive enig om.

Formanden:

Så er det hr. Ole Donner. Der er åbenbart trængsel om de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg gør formanden opmærksom på, at jeg bare vil sige, at jeg håber, at vi får truffet denne beslutning i dag. For selv om der måske kun bliver et lille afbræk på 3 uger, synes jeg alligevel, det er vigtigt, at vi får truffet den beslutning nu, og det vil jeg appellere til Folketinget om.

Formanden:

Hr. Jan Kørpe Christensen som ordfører.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Som Fremskridtspartiet gentagne gange har givet udtryk for, vil vi gerne være med til at støtte bornholmerne. Vi har ofte i debatten gjort opmærksom på, hvor vigtigt det var at hjælpe netop denne del af landet, og vi er bl.a. kommet med erhvervszoner. Vi hilser derfor denne debat meget velkommen.

Der skal ikke på noget tidspunkt herske tvivl om, at Fremskridtspartiet gerne vil hjælpe netop Bornholm. Samtidig skal der heller ikke herske tvivl om, at trafikbetjeningen til og fra øen er særdeles betydningsfuld for vore bornholmske medborgere. En god infrastruktur er og har altid været alfa og omega, og det gælder sidst, men ikke mindst for en så aktiv ø som Bornholm. Der må gøres noget hurtigst muligt. Bornholmerne skal hjælpes.

Der er i tidens løb kommet mange forslag til, hvordan øen så kan hjælpes. Vi kan komme med ideer, som vi tidligere har været inde på i dag, om at udlicitere Bornholmstrafikken, og vi kan finansiere en stor, ny færge, flere om man vil, som bornholmerne også, nogle bornholmere

i hvert fald, har givet udtryk for ville være godt, men en ting er i hvert fald 100 pct. sikker: Vi kan under ingen omstændigheder holde bornholmerne hen med prøveløsninger. Vore bornholmske venner har et problem, og det har de haft i mange, mange år. Derfor er det nu ikke bare på høje tid, men overtid, at regeringen og Folketinget hugger den gordiske knude over og giver bornholmerne mulighed for fremdrift og fremskridt, som bornholmerne selv skaber.

Bornholm skal have hjælp til selvhjælp.

Forespørgslen her handler om trafikbetjening af Bornholm, men samtidig er det særdeles vigtigt, at vi er opmærksom på, at trafikproblemerne hænger sammen med den stadig manglende aktivitet på øen. Jeg fristes næsten til at sige, at trafikbetjeningen af bornholmerne er et symptom på det lave aktivitetsniveau på Bornholm. Derfor bør vi tage fat på årsagen og ikke kun kurere symptomerne. Der er efter Fremskridtspartiets opfattelse under ingen omstændigheder brug for flere lappeløsninger.

Trafikministeriets redegørelse fra den 10. december 1997 skitserer kort, at statens tilskud til Bornholmstrafikken inkl. afskrivning og forrentning alene udgør godt ca. 70 mio. kr. for 1997. Herudover kommer en fjerdedel af de samlede investeringer på Bornholm siden 1989 fra EU's strukturfonde. Den samlede EU-støtte siden 1989 har således udgjort knap 157 mio. kr., hvilket svarer til en fjerdedel af de totale investeringer på 622 mio. kr.

Bornholm har et problem, i og med at øen geografisk ligger længere væk end andre dele af vores land. Dette medfører så naturligvis øgede transportomkostninger i forhold til resten af landet. Dagligvareleveringen koster ca. tre gange så meget som i resten af landet. Det er vel ikke rimeligt, kunne man sige, at det skal være så meget sværere at leve eller drive virksomhed på Bornholm end alle andre steder i landet.

Fremskridtspartiet er parat til at vende udviklingen sammen med bornholmerne. Det er, som jeg sagde tidligere, i 12. time, at der iværksættes nogle tiltag, som bornholmerne kan være tjent med. Bornholm er en vigtig del af vores land, og der er ingen, der kan leve med, at f.eks. de unge fraflytter øen. Erhvervslivet skranter desværre og virksomhederne lukker. Derudover kan vi også se, at arbejdsløsheden vokser. For bornholmerne selv opleves det ikke bare som kolde, statistiske oplysninger, men som benhård, barsk virkelighed. Alle har inter-

esse i, at Bornholm bliver et optimalt fungerende samfund, der kan være stolt af at kunne klare sig selv. Bornholm skal ikke være et uland her i landet.

Fremskridtspartiet har været modstander af en række initiativer, og vi har stemt nej til bevillinger i Finansudvalget. Det har vi udelukkende gjort, fordi vi ikke mente, at forslagene var fornuftige. Det var lappeløsninger, som Bornholm ikke kunne være tjent med. Efterfølgende har vi også set, at socialdemokraterne selv på Bornholm erkender, at man ikke har overholdt de aftaler, man har haft med bornholmerne om, at der f.eks. skulle afsættes nogle kroner på finansloven for 1998 til hjælp for bornholmerne. Det har man ikke ønsket, og derfor har regeringen altså også et kæmpeproblem, vil jeg sige.

Lad øen f.eks. blive en vækstzone. Befri øen for nogle afgifter og skatter, eller lad den for den sags skyld blive et særligt vækstområde, som bl.a. hr. Arne Melchior på linje med Fremskridtspartiet har foreslået.

Der er faktisk masser af ting, vi her kan gøre for at hjælpe bornholmerne. Nogle af initiativerne vil altså give bornholmerne mulighed for at få hjælp til selvhjælp. Bornholm skal gøres selv bærende og selvhjulp. Vi er selvfølgelig åbne over for de drøftelser, der skal finde sted om, hvad der skal ske med Bornholm, og det bliver, som jeg kan forstå, efter valget, hvor Fremskridtspartiet naturligvis er et stort parti, der også kan få indflydelse på, at Bornholm får bedre forhold.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Uden for dagsordenen giver jeg ordet til statsministeren, der har ønsket at fremsætte en erklæring i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 3.

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

I går vedtog Folketinget med et bredt flertal at give regeringen mandat til, at vi konkret kan vedstå os Danmarks medansvar for at håndhæve den internationale retsorden. Regeringen er hermed sikret den nødvendige handlekraft i den kommende tid, sådan som vi havde ønsket

det. I dag er det derfor tid at gøre status, trække linjerne op for fremtiden og træffe beslutninger.

De første 5 år under regeringens ledelse har været gode år for Danmark. Danmark står i dag med en stærkere økonomi, bedre beskæftigelse og en mere retfærdig fordeling af goderne end mange andre lande, vel end de fleste andre lande i Europa. Vi har gennemført vigtige reformer, vi har nået væsentlige fremskridt, når det drejer sig om miljø, uddannelse, børnepasning og omsorg for ældre og syge mennesker, ja, og i det seneste par dage har vi nået et rigtigt godt resultat med vandmiljøplanen.

Men store udfordringer ligger foran os. Regeringen er klar. Vores økonomiske linje skal fastholdes, gælden skal ned, og kvaliteten skal op i vort samfund. Det kan vi nu sikre med Danmark i fremgang.

Det vil vi gøre inden for især seks områder: Vi skal sikre en bedre sammenhæng mellem arbejde og familieliv til gavn for ikke mindst børnefamilierne. Vi skal bane vejen for nye, store fremskridt for miljøet, for sunde fødevarer og ordentlig dyrevelfærd. Vi skal skaffe arbejde, også til de mest udsatte. Der skal være plads til alle på arbejdsmarkedet. Vi skal sikre, at vore sygehuse og ældreomsorgen kommer til at fungere langt bedre. Vi skal forbedre vores folkeskole og kvaliteten i hele vort uddannelsessystem.

Så skal vi forebygge og afbøde flygtningeproblemerne ude i verden, hvor undertrykkelse og konflikter finder sted. Samtidig skal vi skærpe vores egen indsats mod menneskesmugling og illegal indvandring her til landet, men vi skal også være parat til fortsat at hjælpe forfulgte mennesker, der kommer hertil. Jeg vil gerne understrege, at det er en opgave for hele Danmark, for alle landets kommuner, og det sikrer regeringens nye udlændingelov.

Så skal vi den 28. maj have en folkeafstemning om Danmarks stilling til Amsterdamtraktaten. Det er efter regeringens opfattelse en af de allervigtigste afgørelser for vores fremtid, som den danske befolkning her skal træffe.

Alle disse opgaver kan vi løse. Det er jeg overbevist om. Fremtiden tegner godt for Danmark. Men det forudsætter to ting, nemlig at kursen og fremgangslinjen holdes og fastholdes, og at der fortsat er bred samarbejdsvilje her i Folketinget, for det er jo netop den samar-

bejdsevne og samarbejdsvilje, som regeringen har bygget på i de forgangne 5 år.

Jeg tror på, at der blandt partierne er vilje til samarbejde, men næppe længere på denne side af et nyt valg. Jeg tror, det er vigtigt, at både folkeafstemningen og hele vort politiske arbejde for Danmark kan finde sted i en atmosfære af stabilitet. Vi har brug for stabilitet, og vi har brug for samarbejdsvilje i Folketinget for at træffe de nødvendige og ansvarlige beslutninger, der kan føre Danmark godt ind i det nye århundrede som et land, ja, et foregangsland, hvor økonomi og beskæftigelse fortsat er i solid fremgang, og hvor hensynet til miljø og velfærd for alle mennesker er i højsædet.

Jeg har derfor nøje overvejet situationen i de seneste par dage, og jeg er nået frem til følgende: Frem for at vi i de kommende 5-6 måneder skal igennem en lang, opslidende valgkamp med risiko for at sætte store dele af alt det, vi har nået, over styr gennem mangel på nødvendige beslutninger og dyre løfter fra partierne, der ikke er dækning for, har jeg fundet det rigtigst, at vælgerne nu spørges, om de vil sammensætte et Folketing, der kan videreføre og sikre den stabile linje, der er lagt gennem de seneste 5 år.

Regeringen går til valg med en appel til vælgerne om støtte til at fortsætte vort arbejde og tage det næste store politiske tag for Danmark. Regeringen beder om mandat til at fortsætte en politik, der kendes på, at vort samfund altid giver det nødvendige rygstød til de svage og udsatte. Regeringen beder om mandat til at fortsætte en politik, der holder Danmark på landkortet som et foregangsland i beskæftigelse, i økonomi, i velfærd og i miljø.

Jeg har fundet det rigtigst, at danskerne nu får ro, fordi der er ro i det politiske klima lige nu, til at diskutere fremtiden, og at vælgerne dermed får lejlighed til at afgøre, hvem der skal betros ansvaret for at holde Danmark på fremgangens spor i de kommende 4 år.

Jeg har derfor indstillet til Hendes Majestæt Dronningen, at der udskrives valg til Folketinget til afholdelse onsdag den 11. marts d.å.

Jeg skal for god ordens skyld oplyse, at regeringen ikke træder tilbage i forbindelse med valgets udskrivelse.

Meddelelser fra formanden**Formanden:**

Jeg skal her afbryde mødet.

Skulle det blive nødvendigt at indkalde Folketinget til flere møder inden valget, vil meddelelse om tidspunkt og dagsorden blive tilstillet medlemmerne skriftligt.

Jeg skal ønske alle medlemmer en god valgkamp, som det danske folkestyre kan være tjent med. Jeg ved jo, at der er en række medlemmer, der ikke genopstiller til valget, og dem vil jeg gerne have lov til at rette en varm tak til for den

indsats, de har gjort i folkestyrets tjeneste. Jeg lader også denne tak omfatte dem, der af andre grunde måske ikke skulle vende tilbage efter valget den 11. marts.

Rigtig god valgkamp! (*Bifald*).

Mødet hævet kl. 11.43
