

15. møde

Fredag den 8. november 2002 kl. 10.00

Dagsorden

1) Første behandling af lovforslag nr. L 35:

Forslag til lov om Bornholmstrafikken A/S.
Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 23/10 2002).

2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 4:

Forslag til folketingsbeslutning om at opretholde tilskud til takster for den lokale og regionale kollektive trafik.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).

(Fremsat 8/10 2002).

3) Første behandling af lovforslag nr. L 41:

Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen).
Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).

(Fremsat 31/10 2002).

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:

Forslag til folketingsbeslutning om kompensation for indsamlingsorganisationers købsmoms.
Af Mogens Nørgård Pedersen (KRF) m.fl.

(Fremsat 23/10 2002).

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Fra medlemmer af Folketinget Aase D. Madsen og Villy Søvnal, der har orlov, har jeg modtaget meddelelse om, at de fra og med den 11. november 2002 atter kan give møde i Tinget.

Kenneth Lambrechts og Sanne Rubinkes hverv som midlertidige medlemmer af Folketinget ophører herefter fra nævnte dato at regne.

Medlemmer af Folketinget Holger K. Nielsen (SF) og Keld Albrechtsen (EL) har meddelt mig,

at de ønsker at stille følgende forespørgsel til udenrigsministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om situationen i Tjetjenien og de dansk-russiske forhold efter afholdelsen af den tjetjenske verdenskongres i København den 28.-29. oktober 2002?«

(Forespørgsel nr. F 20.)

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 35:

Forslag til lov om Bornholmstrafikken A/S.
Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 23/10 2002).

Lovforslaget sættes til forhandling

Forhandling

Svend Heiselberg (V):

Lovforslaget har to sektorer, der består i, at statsvirksomheden BornholmsTrafikken etableres som et aktieselskab, og at den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm skal i udbud.

Lovforslaget indeholder intet om selve udbuddet, men aftalepartnere skal løbende drøfte udbudsbetingelserne, og vi vil selvfølgelig være optaget af at tage det størst mulige hensyn til bornholmerne. De partier, der er beriget med et bornholmsk folketingsmedlem, vil vide, at forhandlingerne om udbudsbetingelserne vil blive ført med største hensyntagen til Bornholm, selvfølgelig med respekt for de økonomiske muligheder.

Om selve lovforslaget kan jeg blot sige, at vi kan støtte det.

Som det fremgår af lovforslaget, er det endnu ikke besluttet, præcis hvornår selskabet stiftes, hvilket skyldes, at der er en række EU-retlige problemstillinger, som skal drøftes med Kommissionen. Det skal vel også nævnes, at Kommissionen har lagt vægt på, at staten for at kunne opretholde et tilskud til færgebetjening af Bornholm udbyder den samfundsbegrundede trafik i henhold til søtransportsektorerne og cabotageforordningen.

Venstre kan støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge hr. Heiselberg, hvad der nærmere ligger i det løfte, han nu har givet bornholmerne, om, at der skal vises hensyn til bornholmerne. Vi ved jo godt, at når man privatiserer transportområdet, går det som regel ikke så godt, som man havde håbet. Man påstår altid, at det er noget, der vil medføre besparelser i driften, og så viser det sig efterfølgende, at det går meget dårligt. Det er jo også det, vi allerede nu kan se af hele Arrivasagen på jernbaneområdet, og derfor vil det være sådan, at bornholmerne desværre må regne med, at de kommer i en meget dårlig situation.

Før man træffer denne beslutning, har man jo ikke rigtig nogen forestilling om, hvad det egentlig ender med, og når der foreligger et resultat af et udbud, kan det jo meget vel være, at bornholmerne synes, det er en dårlig løsning. Har de så vetoret over for den?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det vil selvfølgelig være her som i alle andre sager: Hvad et flertal har besluttet, kommer også til at gælde for Bornholm.

Men jeg vil gerne sige, at aftalepartierne vil være med til at udforme den endelige aftale, som laves. Da hr. Albrechtsens Enhedslisten ikke er med blandt de aftalepartier, er det måske tvivlsomt, om hr. Albrechtsen kommer til at præge den ret meget, men ellers vil det være sådan, at udbudsmaterialet skal drøftes og forhandles med de forskellige partier, så der bliver taget et bredt hensyn til Bornholm inden for de muligheder, som er til stede.

Kl. 10.05

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det må altså forstås sådan, at det ikke er de bornholmske myndigheder, der har fået et løfte om indflydelse. De to medlemmer, der er valgt på Bornholm, indgår i nogle drøftelser her i forligskredsen, og så må bornholmerne forlade sig på, at de to medlemmer måske i et vist omfang kan få tilgodeset nogle bornholmske synspunkter. Det synes jeg ikke er tilfredsstillende.

Hr. Svend Heiselberg nævnte EU-reglerne. Der kører et udbud, og når det først er kørt, er der jo ikke meget at spille om. Det er jo også det, vi har set med problemerne med jernbanerne i Vestjylland. De er meget vanskelige at rette op,

når toget først er kørt eller færgen er sejlet, og hvilken reel indflydelse vil de lokale myndigheder så få? Vel nærmest ingen, det var i hvert fald det, jeg kunne forstå af hr. Svend Heiselbergs svar.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

SF støtter forslaget, og vi gør det, fordi vi synes, det er en god idé. Det skal der ikke være nogen tvivl om.

Men jeg vil godt spørge hr. Svend Heiselberg, om det ikke kunne indbygges i de forudsætninger, vi har, at vi ikke kører videre med alt for lukkede klubber. Jeg synes, det er vigtigt, at bornholmsmedlemmerne selvfølgelig er med, og jeg synes, det er vigtigt, at vi lytter til, hvad der kommer fra anden side. Det skal jo ikke være sådan, at fordi vi er uenige om dele af et forslag, tilsidesætter vi hele folkestyret.

Så vil jeg godt spørge hr. Svend Heiselberg, om han ikke ligesom jeg mener, at så meget åbenhed, som vi kan skaffe, er at foretrække i stedet for at straffe dem, som ikke vil være med. Noget af det, jeg har haft begrundet vrøvl med bornholmerne om, er nemlig, at det var en så lukket strategi.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Fru Margrete Auken ved jo godt, at den lukkethed, der har været, er af hensyn til EU, og at det også netop er af hensyn til BornholmsTrafikken, at der har været en sådan lukkethed. Det skulle jo nødig komme til den situation, at BornholmsTrafikken ikke kunne byde på det udbud, der kommer, så derfor har vi været nødt til at lave det på den måde.

Men jeg vil gerne sige, også til hr. Keld Albrechtsen, at kontaktrådet på Bornholm, alle borgere og hvem der ellers kommer med forskellige input til den endelige aftale, der skal udarbejdes, selvfølgelig bliver seriøst behandlet, og vi forsøger at tage de størst mulige hensyn. Men vi er også nødt til at sige, at der selvfølgelig skal være respekt for de økonomiske rammer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er fuldstændig enig med hr. Svend Heiselberg i, at grunden til, at vi måtte køre den meget lukkede strategi, skyldtes EU's regler, og det har også været det svar, vi har givet.

Men det, vi har lovet, og som jeg håber kan være troværdigt, er, at i det omfang, det overhovedet var muligt af hensyn til de internationale konkurrencebestemmelser, ville vi køre en åben strategi fremover. Jeg håber, at hr. Svend Heiselberg og forligspartierne vil dele SF's synspunkt, for det var den forsikring, vi gav – godt nok ikke i aftalen, for vi gik ud fra, at det var en selvfølge, at man ønskede en åben strategi. Det vil jeg gerne have bekræftet, og hvis der ikke bliver sagt noget, går jeg ud fra, at det forholder sig sådan.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må sige, at jo mere man hører om den sag, jo mere ildevarslende lyder det. Nu viser det sig, at der åbenbart sidder en stor kreds af partier her i Folketinget og laver nogle tys-tys-aftaler, som ikke tåler dagens lys, og som man i hvert fald ikke er interesseret i at orientere Folketinget og offentligheden om på forhånd.

Jeg synes, det virker som en meget, meget mærkværdig fremgangsmåde, men det viser jo bare alle de problemer, man roder sig ind i, når man skal til at udlicitere. Man siger, det er så godt, men det første resultat, vi oplever, er, at det hele bliver noget tys-tys bag lukkede døre, og så kan man da hurtigt regne ud, hvordan det går med den lokale indflydelse. Det bliver noget med nogle fortrolige samtaler mellem hr. Jeppe Kofod og dem, han kender, eller hvad man nu kan forestille sig. Jeg synes ikke, det virker ret godt, må jeg sige.

Kl. 10.10

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu har hr. Albrechtsen jo let ved at blive bekymret, og det forstår jeg han også er i denne sag. Jeg synes nu, det er mere bekymrende, at hr. Albrechtsen sætter sig uden for al indflydelse, for hvis det var sådan, at også hr. Albrechtsen gerne ville have deltaget i de aftaler, som er blevet lavet, ville hr. Albrechtsen jo have haft mulighed for at præge dem ved at deltage i møderne.

Til fru Margrete Auken: Jeg tror, jeg kan sige, at der bliver den størst mulige offentlighed om det, der skal foregå.

Formanden:

Hr. Henrik Sass Larsen som ordfører.

Henrik Sass Larsen (S):

Dette forslag er et led i en meget bred aftale mellem næsten alle Folketingets partier om at styrke fæргеbetjeningen af Bornholm, og målet med aftalen er ikke forringelser eller besparelser. Målet er bedre service og bedre konkurrence, alt sammen til fordel for brugerne.

Omdannelsen af BornholmsTrafikken til et aktieselskab vil give selskabet mulighed for at byde på det samlede udbud af fæргеbetjeningen af Bornholm samt udvide forretningsgrundlaget. Det er tiltag, som vi støtter fuldt ud. Vi ser lovforslagets indhold som en fair og ordentlig ramme, og de høringssvar, som er indkommet i forbindelse med forslaget, bestyrker os i den opfattelse.

Derfor kan vi fuldt ud støtte lovforslaget, idet vi bemærker, at udbudsbetingelserne vil være genstand for drøftelser i forligskredsen, hvor vi selvfølgelig vil gøre os så umage som muligt for at sikre så retfærdige betingelser som muligt for udbudskonkurrencen og navnlig sikre bornholmerne en så god og professionel fæргеbetjening som overhovedet muligt.

Vi kan støtte forslaget fuldt ud.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne spørge, om Socialdemokratiet ikke nærer en bekymring for, at det er en noget risikobetonet sejlads, man nu begiver sig ud i. Nu er det jo ikke meget, jeg ved om sagen – det skal jeg erkende – for det er jo forbeholdt en privilegeret kreds bag lukkede døre. Men jeg har forstået så meget, at man vil etablere et selskab, og hvad nu hvis det ikke lykkes? Har Socialdemokratiet så sikret sig en nødplan?

Det kan jo gå helt galt, og jeg synes, jeg bliver mere og mere bekymret, jo mere jeg hører om sagen, må jeg sige. Hr. Heiselberg har ret i, at det er min forpligtelse som valgt folketingsmedlem at være bekymret, når denne regering foretager sig noget, og der er utallige områder, hvor det er nødvendigt. Det kan jeg medgive hr. Heiselberg.

Men i denne sag vil jeg sige, at jeg er ekstraordinært bekymret. Kunne vi ikke få et tilsagn fra Socialdemokratiet om, at alle de ting, som man har gået og kopt med i de hemmelige forhandlinger, kunne vi få lejlighed til at drøfte i Folketingets Trafikudvalg, så vi fik åbenhed om dem?

(Kort bemærkning).

Henrik Sass Larsen (S):

Det er jo en spændende proces at overvære, når folketingsmedlemmer bliver klogere og kloge-re, som sagen skrider frem, og det vil vi også godt hjælpe til med, for jeg synes ikke, der er behov for bekymring eller for at male fanden på væggen.

Forslaget her giver jo mulighed for, at BornholmsTrafikken får lov til at byde med, når der kommer et udbud. Det er dét, forslag og rammerne for det handler om, og hr. Keld Albrechtsen må da være enig i, at det er godt.

Kl. 10.15

Senere kommer så den næste runde, hvor vi skal definere udbudsbetingelserne, men det vil jo ikke medføre, at Bornholm lige pludselig bliver isoleret. Det er jo ikke således, at der ikke længere vil foregå færgesejls, selvfølgelig vil der det. Men der vil være en konkurrence. Det er det billigste tilbud, som vinder, og derfor gælder det selvfølgelig om at opstille så gode udbuds-betingelser som overhovedet muligt. Jeg tror, man bredt her Folketinget har tænkt sig, at det skal være til fordel for navnlig borgerne på Bornholm. De skal have de bedst mulige betin-gelser, så der ligger ikke nogen hensigter om at spare eller forringe.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Næh, men man står jo i den situation, at når man sætter det her i gang, risikerer man, at det ender med, at det er et udenlandsk rederi, der får tin-gene. Vi så jo i Arrivasagen, at DSB reelt var af-skåret fra at byde på jernbanerne i Vest- og Midt-jylland. Det var jo realiteten, og derfor er mit spørgsmål: Hvorfor vil man løbe den risiko, for det er der jo ingen grund til?

Der er ingen tvingende grund til at privatise-re BornholmsTrafikken, og jeg går ud fra, at So-cialdemokratiet ikke vil påstå, at der skulle være et samfundsmæssigt behov for at privatisere BornholmsTrafikken. Jeg har i hvert fald meget vanskeligt ved at se, hvorfor det skulle være en fordel, og derfor har jeg også svært ved at forstå, at man vil inlade sig på dette dybt risikofyldte projekt.

(Kort bemærkning).

Henrik Sass Larsen (S):

Nu er det jo sådan, at det faktisk er et direkte EU-krav, at der skal foregå et udbud her. Alter-nativet til, at det ikke sker, er langt hen ad vejen,

at vi fjerner den eksisterende statsstøtte, og det kan vi jo ikke være tjent med. Derfor får vi et ud-bud, og derfor opstiller vi de bedst mulige ud-budsbetingelser.

Der ligger ikke noget hemmeligt krav om, at det skal gå dårligt, tværtimod, og derfor vil vi i en meget bred forligskreds selvfølgelig koncen-trere os dybt og inderligt om at få de bedst muli-ge udbudsbetingelser. Jeg er overbevist om, at ikke mindst de to store partier her i Folketinget vil gøre sig ihærdige anstrengelser for at få det bedst mulige resultat, vel vidende at der er re-præsentanter for Bornholm i begge partigrup-per, så man kan være helt rolig. Der ligger ikke nogen som helst krav eller ønsker om, at det skal gå dårligt, tværtimod. Det er dét, der er hensig-ten med forliget.

Formanden:

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Dette lovforslag er første step i udmøntningen af trafikaltans vedrørende den samfundsbe-grundede færgebetjening af Bornholm. Aftalen bety-der dels, at statsvirksomheden BornholmsTra-fikken omdannes til et aktieselskab, dels at der afholdes et EU-udbud på færgebetjeningen af Bornholm.

For bornholmerne er denne aftale et skridt i den rigtige retning, selv om holdningerne er mange til den indgåede aftale. Det er holdnin-ger, der skal lyttes til og også tages hensyn til i respekt for den indgåede aftale.

Der sikres i udbuddet fornøden persontrans-port med tilhørende takstreduktion på generelt 10 pct. og gode ordninger for børn.

Bornholm har en arbejdsløshed på 22-23 pct. og har generelt haft svært ved at tiltrække er-hvervsliv, bl.a. på grund af for høje transportom-kostninger til det øvrige Danmark og knaphed på kapacitet. Aftalen sikrer, at kapaciteten for-dobles, ligesom taksten for godstransport redu-ceres med 30 pct. Det giver alt i alt lettelser på 40 mio. kr. i bornholmernes transportudgifter i for-hold til i dag, og det er sikret, ligegyldigt hvilket resultat en licitation ender med.

Når man ønsker statsvirksomheden Born-holmsTrafikken omdannet til et aktieselskab, er for at give det nye aktieselskab mulighed for at byde på trafikken. Ved at omdanne virksomhe-den til et aktieselskab kommer selskabet på læn-gere afstand af udbyderen, og mulighederne for krydssubsidiering undgås. Der kan herefter

foregå en licitation på fair betingelser og med forhåbentlig mange bydende.

Det nye selskabs aktiver bliver de to nuværende færger, der betjener Rønne-København samt tilhørende bygninger, og såfremt selskabet ikke vinder udbuddet, kan der blive tale om et selskab med en meget kort levetid, da selskabet enten skal fusioneres eller opløses.

Kl. 10.20

Til høringssvarene er blot at bemærke, at Bornholms Amt og kontaktrådet for trafik på Bornholm har skrevet, at man er positiv over for en mere effektiv, mere fleksibel og billigere transportafvikling til og fra Bornholm.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan kun se dette forslag som et led i en naturlig udvikling for Bornholm.

Da vi i 1992 forhandlede indsættelsen af den tredje færge, var vi allerede begyndt at få ønsker fra Bornholm om, at Køge skulle være den nye base for færgefarten mellem Rønne og Sjælland. Allerede på daværende tidspunkt var man ved at være klar over, at Københavns Havn ikke i længden kunne blive ved med at tage alle de lastbiler, som kørte gennem København for at komme med bornholmsfærgen, og derfor var det givet, at en omstrukturering kun var et spørgsmål om tid. Miljøet i København kunne ikke blive ved med at bære det store antal lastbiler, der kørte til og fra BornholmsTrafikken, så havneforholdene skulle ændres, og det ville medføre flytning til et nyt sted.

Det oplæg, der er kommet fra ministeren, har været diskuteret med bornholmerne og med alle partier. Også Enhedslisten har fået tilbud om at komme med i dette forlig og være med til at udarbejde det, og jeg synes, det er meget fremadrettet og meget positivt for bornholmerne at få dette udbud.

Så må jeg også sige, at hvis hr. Keld Albrechtsen er så alvorligt interesseret i denne sag, var den altså på dagsordenen i går i Trafikudvalget, hvor vi lagde op til de første debatter, og hvor vi også blev enige om, at udvalget i sin helhed ville forsøge at komme til Bornholm og tage en samtale med bornholmerne.

Der er ikke lagt noget som helst ind under dynen i denne sag. Der er ganske enkelt i første omgang tale om et udbud og omdannelse til et aktieselskab, og så kommer alle diskussionerne bagefter. Hvis der har været noget hemmelig-

hedskræmmeri – og det har der, og det skal der altid være, når der er udbud og licitationer – skal alle parter have besked på samme tid, men det er det eneste hemmelighedsværk, der har været i sagen her.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kan oplyse, at formanden for Trafikudvalget havde lagt mødet på samme tid, som der var indkaldt til møde i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, hvor jeg havde indkaldt til et samråd om regeringens planer på pesticidområdet, hvor der også er stor grund til bekymring, og det er altså umuligt at være to steder på én gang. Det skal jeg beklage over for Trafikudvalgets formand, men sådan er situationen nogle gange for små partier.

Det er korrekt, at jeg i sin tid har modtaget en henvendelse fra trafikministeren, om jeg ville være med til at privatisere BornholmsTrafikken, og dengang sagde jeg til ham, at det ville jeg naturligvis ikke, for det er en rigtig dårlig idé. Derfor har jeg ikke været med i de forhandlinger, og det er sådan set fair nok. Men det, der bare bekymrer mig, og som jeg kritiserede ved indledningen af denne debat, er, at den kreds af partier, som har gennemført forhandlingerne, fordi de går ind for privatisering, åbenbart har en hel masse oplysninger af foruroligende art liggende, og det er oplysninger, som offentligheden og udvalget ikke er i besiddelse af. Det var det, jeg satte spørgsmålstegn ved, og det gør jeg stadig.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne berolige hr. Keld Albrechtsen. Han kan roligt sove weekenden over, hvad angår BornholmsTrafikken, for de papirer, der foreligger, er ganske normale papirer i forbindelse med et oplæg til udbud, så man nogenlunde ved, hvad der nu skal ske. Det er overgangen til A/S, og det er den nye struktur, man kommer med forslag om. I det øjeblik, ruten København-Rønne skal nedlægges, skal man jo komme med et forslag til dem, der deltager i forhandlingerne, om, hvordan sagen kan løses på en anden måde ved hjælp af Køge.

Alt det med færgetrafik på Køge Havn, der fryser til, og alt det andet er noget, jeg aldrig har set eller fået fra ministeren. Det er noget, jeg har læst i aviserne. Jeg har ikke fået de papirer, og de findes ikke, kan jeg sige til hr. Keld Albrechtsen.

Det er nogle spørgsmål, der er rejst helt andre steder.

Den smule, der er om det, er til at overse, og jeg er sikker på, at vi i udvalget får alt, hvad vi ønsker. Det har ministeren lovet, og ministeren har også lovet en endog stor åbenhed over for udvalget i netop denne sag, fordi alle ved, at det kan være et problem, når man begynder at ændre en livsnerve.

Kl. 10.25

Formanden:

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

SF støtter forslaget, og det gør vi dels, fordi vi er med i forliget og derfor selvfølgelig kan støtte det, men også fordi vi synes, det er en god ide. Det er en fornuftigere løsning på den fremtidige færgefart, vi står over for her, end blot at pumpe penge i en model, jeg som jævnlig foredragsholder på Bornholm har haft stor glæde af. Det har været vidunderligt, når man har været på Bornholm, at man har kunnet sidde og hygge sig på natfærgen, som man stort set havde for sig selv. Det var en strålende oplevelse.

Af private grunde har jeg derfor været meget, meget ked af at gå ind for dette forslag, men jeg ville altså have haft meget svært ved at sætte et sprog på, som jeg helt kunne være bekendt, hvis jeg havde sat mig imod det. Jo mere vi fik kigget på tallene for BornholmsTrafikken, jo mere åbenlyst var det nemlig, at det var simpelt hen ikke holdbart, medmindre man gik ud fra, at penge gror på træerne.

Når det gælder trafikpolitik, har vi af og til set, at både regeringen og Socialdemokratiet mener, det er tilfældet, når vi ser, hvordan kampagnen »Asfalt til folket« er i gang. Men bortset fra kampagnen »Asfalt til folket« og metro og sådan noget, som ligger under Finansministeriet, synes jeg, vi skal se på pengene, og de var ikke til rådighed i det omfang, som de ville have været til »Asfalt til folket«-kampagnen. Derfor har vi støttet forslaget.

Så vil jeg egentlig godt spørge hr. Keld Albrechtsen om noget, selv om det ikke er mig, der skal spørge nu. Han kan svare, når det bliver hans tur, men synes hr. Keld Albrechtsen ikke, det her er en lykkehistorie, når vi til sammenligning kigger på DSB, hvor Banestyrelsen stadig sorterer direkte under ministeren? Det er ikke for at tale ondt om ministeren, men det var jo ikke nogen bragende succeshistorie, at vi hældte

penge i den. Bl.a. har Enhedslisten og SF været med til at hælde en frygtelig masse penge i den, dengang vi betalte regningerne, men der er ikke sket noget, og det har været noget af det, som har gjort indtryk på mig, når jeg synes, at det indimellem kunne være meget godt at lave tingene på en lidt anden måde end den rent statslige.

Det er da fuldstændig rigtigt, som hr. Keld Albrechtsen siger, at Arrivahistorien er en grim sag. Men jeg kan betro hr. Keld Albrechtsen, at jeg har oplevet, at trafikministeren er bedre, end det lyder, når han står heroppe og forsvarer sine beslutninger. Jeg tror, han er klar over, at det skal vi kigge nøjere på en anden gang, og det, vi har fået ud af drøftelserne om denne sag, er, at der virkelig skal stilles flere betingelser, også til danske selskaber. Derfor har jeg været indforstået med den proces, der har været.

Så vil jeg også godt lige sige, at når vi støtter forslaget, er det ikke bare, fordi der er økonomi i det, selv om vi også er nødt til at se på den, for ellers undergraver vi altså Bornholms muligheder for at få en ordentlig trafikbetjening. Der går 40 mio. kr. til nedsættelse af taksterne, og jeg kan fortælle hr. Keld Albrechtsen, at det lykkedes for SF at få cyklerne med. Jeg tror såmænd i og for sig, at vi dårligt nok havde behøvet at være med på det, for jeg tror, ministeren havde grebet den alligevel: Husk cyklerne. Det er ikke noget, der umiddelbart falder asfaltfolket ind, men da jeg nævnte det, sagde man: Ja, det er klart, at cyklerne skal med.

Jeg tror såmænd, at selv om vi havde meddelt, at vi ikke var med, havde cyklerne alligevel haft en chance. Men nu er de i hvert fald med, og vi har fået løfte om, at det bliver til ordentlige takster, og at man kan tage cykelanhængere med, osv. Bornholmerne ville være ilde farne, hvis det ikke kunne lade sig gøre – det tror jeg alle er klar over – og det skal altså være til priser, som ikke ligner f.eks. Odden-Ebeltoft, hvor det jo er meget, meget billigere at tage bilen med over, end hvis man kommer med et par cykler, fordi færgerne ikke er beregnet til folk på cykel. Vi regner med, at kunderne får bedre vilkår på det punkt.

Dertil kommer det, som hr. Kaj Ikkast nævnte, nemlig belastningen af København. Det er absurd at sende trafik ind gennem hjertet af København, når næsten al trafikken skal videre sydpå eller vestpå. Så vidt jeg husker de tal, som jeg mener at også hr. Albrechtsen har haft ad-

gang til, efter at forliget blev offentliggjort, er det 80 pct. af trafikken, der går den anden vej.

Alt i alt står vi over for noget, som kan vise sig at blive en god løsning, hvis det bliver rigtigt forhandlet, når vi skal til at lave detaljerne. Selvfølgelig er der altid en risiko i disse sammenhænge – det er jeg da enig i – men jeg synes, at det, der var forskellen til andre sager, var, at her var det altså valget mellem livets risiko og dødens sikkerhed, vi stod over for, fordi det virkelige var ved at køre fuldstændig dødt med natfærgen, som slugte alt.

Vi er glade for, at vi er med. Vi støtter forslaget, og vi håber også at få gode samtaler med hr. Keld Albrechtsen undervejs i det omfang, det overhovedet er muligt uden at bryde betingelserne, så vi kommer til at afskære bydere, som vi godt vil have med. Vi skal ikke komme i den situation.

Kl. 10.30

Hermed vil jeg så også sige til ministeren, at skønt det var lidt sent, SF kom ind i det, har vi været tilfredse med den behandling, vi har fået, og er meget tilfredse med, at vi også har fået tilsagn om at få cykler og cykelanhængere med, at man vil gøre, hvad man kan for at give dem de bedste betingelser, og at vi har fået den takstafale, som bl.a. Enhedslisten var med til at forhandle sammen med SF, for børn under 12 år, samt at ungdomsrabatterne også kommer til at gælde på BornholmsTrafikken.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, det med natfærgen skal jeg vende tilbage til i mit ordførerindlæg. Men det, der kalder mig herop nu, er fru Margrete Aukens kritik af den offentlige drift. Der tror jeg altså, at fru Margrete Auken måske skulle være mere forsigtig. Nu nævnte hun selv Arriva, som jo er det praktiske eksempel, vi har på jernbaneprivatisering i Danmark, og som allerede fungerer dårligt. Derfor vil jeg sige, at logikken i fru Margrete Aukens synspunkt ikke er krystalklar, og jeg går da ud fra, at hun er klar over, hvor dårlig jernbanedriften i England er blevet som følge af, at den er blevet privatiseret.

Så kan der godt være detaljer i Banestyrelsen, det kan vi da diskutere. Offentlig drift betyder jo ikke, at der nødvendigvis er ting, der ikke kan laves bedre. Men jeg håber, at Arrivasagen giver SF stof til eftertanke, og det bekymrer mig egentlig lidt, at fru Margrete Auken så stadig væk kan have den opfattelse, at en privatiseret

drift af den kollektive trafik skulle være en god idé.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, at fru Margrete Auken selvfølgelig er optaget af, at der også bliver skabt gode muligheder for cyklisterne. Det, der så bekymrer mig lidt, er jo, at når man læser om, hvor farligt det er at være cyklist – jeg tror, der er omkring 30.000 mennesker, der kommer til skade ved cykling hvert år, og jeg tænker så på den nære forbindelse, fru Margrete Auken har til Cyklistforbundet osv. – så kunne fru Margrete Auken jo let slå et slag for dem, sådan at de kunne færdes lidt klogere i trafikken.

Jeg vil også gerne cykle, men jeg tør ikke komme ud på en cykel. Jeg er nødt til at køre i bil.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu skal vi ikke diskutere cykelsikkerhed. Jeg spekulerer på, om hr. Heiselberg kan cykle. Men jeg ville også, hvis jeg var hr. Heiselberg, være nervøs for at køre ud i trafikken. Det kunne være, der var nogle, der genkendte ham, og man er et let offer, hvis man kører rundt.

Så vil jeg lige sige, at jeg i øvrigt heller ikke går ud fra, sådan lige sagt til det sidste, at bornholmerne vil være særlig lykkelige, hvis vi kommer og siger, at vi ikke vil risikere, at der kommer cykler til Bornholm, fordi det er for farligt. Jeg tror, at bornholmerne er fantastisk glade for cykelturismen, som er en meget vigtig del af deres ansigt, og de har virkelig også lavet fine cykelveje på Bornholm.

Så lige til hr. Albrechtsen om jernbanedriften i England. Nu var det altså Margaret Thatcher og ikke Margrete Auken, der stod for den der udlittering, og jeg skal love for, at det er en lærestreg, som jeg tror, at selv den yderste højrefløj i Danmark synes er så skræmmende, at man aldrig, aldrig nogen sinde vil gøre det sådan, for det var virkelig et spørgsmål om at lægge det ud, så det gik øde.

De diskussioner, vi havde om udbuddet i Jylland, hang bl.a. sammen med, at det skulle laves sådan, at vi sikrede, at hovedlinjen stadig væk lå under DSB. Det er en god model, DSB arbejder efter. De havde glæde af at blive skilt ud fra Banestyrelsen, bortset fra at de har problemer med skinnerne nu, fordi de altså ikke kan finde ud af det i Banestyrelsen.

Og jeg er enig med hr. Albrechtsen. Det er ikke sådan, at vi principielt siger, at det er godt med udbuddet, eller at det er godt, hvad der er statsligt. Jeg synes, vi skal se på fra sag til sag, hvad der kan være klogt, og jeg mener, at vi i udbudsdiskussionerne, som vi nu skal have om BornholmsTrafikken, hvor vi skal være meget mere præcise, end vi var nødt til at være med det jyske udbud, fordi vi skal ned i detaljerne, da det billigste tilbud skal tages i denne her situation, virkelig skal sikre os, at man f.eks. ikke glemmer at sige, at der skal være myldretidstog og sådan nogle ting, som var ualmindelig klodsede.

Jeg kan slet ikke forstå, hvordan det kan være sket. Men jeg skal love hr. Albrechtsen, at det bliver med meget, meget stor pertentlighed, at vi går igennem, at de betingelser, der bliver udbudt på, er sådan, at det bliver noget, vi kan være bekendt bagefter.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jamen jeg synes bare, at fru Margrete Auken skal være forsigtig med at klandre Banestyrelsen for, at de ikke har fået penge nok. Det kan hun klandre dette Ting for, men jo ikke Banestyrelsen, men det hører jo strengt taget nok ikke hjemme i denne her sag.

Kl. 10.35

Så skal jeg bare sige til fru Margrete Auken, at det desværre jo altså ikke alene er Margaret Thatcher, der har ansvaret for, hvad der er sket i England. Det er faktisk Labour-regeringen, der år ud og år ind har kørt det britiske transportsystem helt i bund, så det er altså et socialdemokratisk projekt i Storbritannien. Det skal jeg ikke klandre de danske socialdemokrater for, men det, man kan klandre de danske socialdemokrater for, er, at de følger i Tony Blairs fodspor på det her område og tiltræder den samme privatiseringsspiral, som man altså har haft så dårlige resultater med i England.

Formanden:

Jeg synes, at vi skal tilbage til BornholmsTrafikkens spor. Vi kommer lidt langt omkring.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu synes jeg sådan set, at det, hr. Albrechtsen tillægger mig, er lidt mere relevant end det, Venstres ordfører gør. Lad så det være sagt.

Men jeg vil godt sige til diskussionen om udbud og privatisering, at Banestyrelsens problem ikke er, at de ikke har fået penge nok. Nu får de også alle takstpengene, som vi er enige om at være rystede over at regeringen tager fra passagererne. Men de fik faktisk ret mange penge på det tidspunkt, og der er ingenting sket.

Jeg vil ikke sige, de ikke skulle have haft flere, end de har fået. Det tror jeg nok de skulle. Men vi har stået med så dårlige resultater, og på trods af det store finanslovsforlig i 1999, hvor vi jo omtrent måtte ud og slagte havnen og alt muligt for at komme igennem, fordi den der regering jo insisterede på, at det kun var asfalt, der var gratis, så er der penge, og jeg synes det er vigtigt, at vi holder os for øje, at der altså sidder mennesker i begge ender af det her system.

Hr. Albrechtsen har ret i, at man kan køre en privatiseringsstrategi så tosset, at den fuldstændig går i spåner, og så kan man altså køre den fornuftigt, så man siger: Hvis man sikrer, at hovedlinjen er under fælles kontrol, så vil de selvsåber, der byder ind på den, jo også være optaget af, at det fungerer godt til det andet system, for ellers taber de kunder.

Martin Lidegaard (RV):

Man må endnu en gang konstatere, at man kan komme vidt omkring i en trafikdebat i det danske Folketing, og det er jo udmærket.

I Det Radikale Venstre er vi meget tilfredse med det brede forlig, der er indgået. Vi er måske ikke lige så euforiske over overhovedet at være med i et forlig, som SF er. Men jeg forstår godt, at fru Margrete Auken er glad for at være med for en gangs skyld.

Vi vil til gengæld hæfte os ved, at vi tror, at vi sammenlagt får mere og bedre trafik til og fra Bornholm med den omlægning af midlerne, vi har lavet. Jeg synes, det er værd at bide mærke i, at det ikke er nedskæring, vi har lavet. Faktisk bruger vi den samme sum penge, men forhåbentlig på en bedre måde. I hvert fald synes jeg, det har været svært som ansvarlig politiker at sidde overhørig, at der har været så massiv en flytning af passagerer fra natfærgen til Ystad-ruten og af gods fra natfærgen til Køge. Det tyder på, at pengene kunne anvendes bedre.

Endelig har flere peget på det, at det bliver rart ikke at skulle have alt det gods gennem København. Jeg håber, at den målsætning også kan få lidt gennemslagskraft i de kommende forlig, vi skal lave på andre områder.

Så er det klart, at vi alle sammen har bemærket, at den glæde, partierne her har haft ved at lave forliget, ikke deles af alle på Bornholm. Og det er jo selvfølgelig noget, som vi bliver nødt til at tage alvorligt, fordi det jo er de mennesker, der skal bruge den trafik, vi snakker om her. Derfor tror jeg og hører jeg også, at det bliver meget væsentligt i den kommende tid at lytte nøje til de ønsker, der ligger, og måske indrette det kommende udbud så vidt som overhovedet muligt – ikke måske, det skal vi – efter de ønsker der er, dvs. det gælder konkrete tider og sejlplaner.

Det gælder selvfølgelig også at undersøge alle de spørgsmål, som bliver rejst fra bornholmsk side: Hvor meget dyrere er det at sejle med to små færger i stedet for med én stor? osv. Vi skal selvfølgelig kunne svare på alle relevante spørgsmål, når vi lægger det endelige resultat og det endelige udbud fast.

Til sidst kan jeg ikke nære mig for at sige, at jeg faktisk troede – nu er vi jo meget naive som nye parlamentarikere – at hele den her diskussion om privat og offentlig på en eller anden måde var overstået. At man kan få sig selv til at sige, at alt offentligt altid er godt, eller omvendt, at alt privat altid er godt, er sådan en tankegang, jeg slet ikke kan sætte mig ind i.

Det er vel sådan, at bestemte organisationsformer og selskabsformer passer bedre til bestemte typer opgaver end andre. Og derfor er der ikke nogen fast løsning på forhånd. Man må kigge nøje på, hvordan det ser ud. Og jeg tror, at for Bornholms Trafikken og bornholmsfærgernes vedkommende er det en fornuftig idé nu at give dem chancen for at få en selskabskonstruktion, der kan gøre, at de kan være med i udbuddet og kan være med i den konkurrence, der i øvrigt er på færgetrafikken.

Med de bemærkninger kan Det Radikale Venstre støtte forslaget.

Kl. 10.40

Formanden:

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kan til hr. Martin Lidegaard oplyse, at debatten om offentlige kontra private organisationsformer indtil videre har varet i et par hundrede år og sikkert også vil vare et par hundrede år mere. Dette blot til underretning.

Så vil jeg gå over til det spørgsmål om natfærgen, som fru Margrete Auken også var inde på,

for når vi ser på spørgsmålet om indholdet i den aftale, som nu er lavet mellem de øvrige partier her i Folketinget, så er det helt store problem jo, at natfærgen var en overordentlig god mulighed, især selvfølgelig for den del af befolkningen, der ikke har så store indkomster. Det er jo klart, at de, der har en større indkomst, så nemmere kan få råd til at tage flyet, men for andre mennesker var natfærgen jo en oplagt god ting og også den transportform, som miljømæssigt er den mest forsvarlige.

Hurtigfærger og fly er jo ikke miljømæssigt nogen god idé. Det er natfærger derimod. Og hvis man f.eks. skal frem og tilbage til hovedstaden fra Bornholm, så ville en natfærgeforbindelse, som går begge veje om natten, helt oplagt være en rigtig god idé. Der er nok ikke blevet satset nok på det. Fru Margrete Auken kan sikkert have ret i, at det så skal opprioriteres. Men det er jo da en indlysende rigtig transportform. Så kan man bruge de timer, hvor man sover, til at blive transporteret.

Jeg var også ked af i sin tid – det er snart mange år siden – at man f.eks. nedlagde nattoget til Århus. Det er altså en god transportform at kunne bevæge sig, mens man sover og møde frisk og opladt dér, hvor man skal hen, i stedet for at have siddet stuvet sammen i et miljødelæggende fly og møde stresset og ubehagelig til mode frem til det, man skal. Så den del af det betyder altså, at vi også, når vi ser på indholdet, synes, at det her er skruet uheldigt sammen.

Så ved jeg godt, at man så omfordeler penge, så man får en takstnedsættelse, men der ligger jo så det problem, at privatiseringen altid hviler på urealistiske forestillinger om besparelser. Og det vil sige, at man må regne med, at de penge, som nu er afsat til takstnedsættelser, forsvinder, efterhånden som de negative virkninger af privatiseringen så træder ind.

Derfor tror jeg, at hvis jeg var bornholmer, så ville jeg desværre nok måtte se i øjnene, at de løfter om takstnedsættelser må betragtes som midlertidige. Men det ved jeg ikke. Det kan være, partierne kan garantere dem, uanset hvordan økonomien så i øvrigt udvikler sig. Det kan jo være, man har sådan en aftale. I så fald må jeg jo tage det tilbage, som jeg siger.

Men det betyder altså, at vi sammenlagt mener, at det også trafikalt og miljøpolitisk er en temmelig dårlig løsning, der er valgt.

For nogle mennesker vil det så give det yderligere problem, at de ikke uhindret kan bevæge sig på svensk territorium. Jeg ved så ikke, om

man kan gøre noget for at løse det problem. De kunne jo uhindret tage med natfærgen, det ville svenskerne jo ikke rigtig kunne gøre noget ved.

Men der er altså danskere, der opholder sig i Danmark, som ikke uden videre kan rejse lovligt i Sverige. Det gælder vist endda også medlemmer af forsvaret, tror jeg, men det kan ministeren oplyse. Jeg tror ikke, danske militærpersoner, når de er i embede, må rejse gennem Sverige. Men det kan ministeren oplyse om.

Så vil jeg slutte med at sige, at bornholmerne efter min mening burde have en eller anden direkte placering i det her, således at hvis de bornholmske myndigheder synes, at det her er en dårlig idé, så skal man ikke lave det. Det kan så godt være, at de to bornholmske folketingsmedlemmer kan få banket det igennem derhjemme. Man må så bøj sig for, hvis det sker.

Kl. 10.45

Jeg synes, at forligskredsen på en eller anden måde burde give bornholmerne et tilsagn om, at når de ser resultatet af udbuddet, hvilket selskab det bliver osv., får de en mulighed for at sige nej tak. Det synes jeg ville være en god idé, og jeg vil gerne opfordre til, at det under alle omstændigheder kommer med. Jeg vil spørge ministeren, om det kan lade sig gøre at få det ind.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu synes jeg, at hr. Keld Albrechtsen skal lade være med at misinformere bornholmerne. Det er altså ikke sådan, at de der store færger var gratis, og de var minsandten heller ikke miljømæssigt gratis, heller ikke at sejle med. Det er en ordentlig skude af et hotel at sende af sted til ære for hr. Keld Albrechtsen og mig, når der er så få med dem i øvrigt, og i det omfang, der var gods med, og det var der, var det faktisk en hæslig sag at få det ind gennem byen, og det tror jeg at hr. Albrechtsen er enig med mig i.

Så vil jeg oplyse hr. Albrechtsen, som jo ikke er fra Sjælland, om, at S-togs-turen fra Køge til København tager noget med 36 eller 38 minutter. Så det er altså ikke sådan, at vi afskærer dem fuldstændig, at de bliver sat af på bar mark nede i Køge, og så kan de ellers stå der og prøve at tomle ind, eller hvordan det nu er med staklerne, der ikke har bil selv. Jeg tror faktisk, at de får gode vilkår.

Selve sejltiderne, den nøjagtige sejltid, skal vi jo kigge på. Det er bl.a. her, vi vil håbe, at hr. Keld Albrechtsen kommer med gode input. Jeg

vil da gøre mit bedste til, at det bliver så åbent som muligt.

Jeg synes, det er lidt skandaløst at beskrive det, som om det miljømæssigt er en fordel at have de der enorme færger til at sejle. Hurtigfærgerne er der alligevel, men det er jo ikke en hurtigfærge, der skal sejle til Køge. Jeg er enig med hr. Keld Albrechtsen i at problematisere hurtigfærgerne, men det er en anden diskussion.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Miljømæssigt er det her en dårligere løsning, sagde hr. Keld Albrechtsen, men så har hr. Keld Albrechtsen ikke sat sig ind i det. Det her er nøjagtig den samme løsning, som kører i dag, bare med en mindre sejltid og med mere moderne skibe, som sejler længere pr. ton. De skibe, der bliver indsat til Køge, er en anden type end dem, vi har i dag, og de er betydelig mere miljøvenlige.

Og så beviser hr. Keld Albrechtsen det ved at sige, at også nattog til Århus er faldet væk. Ja tak, men vi kører jo så hurtigt med DSB, at man ikke kan nå at falde i søvn og komme op igen. Det tager under 3 timer, og derfor er der ikke nogen logik i at have et nattog. På samme måde, når man sejler fra Rønne til Køge, også her er der kort tid at sove i. Det er jo også nogle ting, som man må tage med i sin betragtning. Jeg synes, at det her er en betydelig bedre løsning end den, der er i dag.

Så vil jeg gerne sige: Jeg kan ikke forstå, at Enhedslisten nærmest opfordrer ministeren til ulovligheder, ved at ministeren skal bryde licitationsloven, ved at nogle skal have indsigelse i forhold til, hvornår den er færdig. Det findes ikke i licitationsloven.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Hvis hr. Kaj Ikast har ret i, at loven udelukker bornholmsk medindflydelse, er det jo sådan. Det er klart. Det kan ministeren forklare, hvordan det så er. Men det bestyrker da sådan set i ganske alvorlig grad det, som jeg indledte med at sige, nemlig at det her er skruet sådan sammen, at det udelukker bornholmsk medindflydelse, når det først er besluttet. Så jeg blev da ikke meget beroliget af det svar.

Jeg var med det tog, der kører om natten fra Århus – så vidt jeg husker, var det natten til tirsdag – og jeg kan sige til hr. Kaj Ikast, at det er altså ikke helt optimalt at tilbringe natten siddende

frem for at kunne ligge ned og så stå af i København kl. 7. Det er nøjagtig det, vi også har på BornholmsTrafikken. Det er en god løsning at kunne ligge ned og sove. Det er der mange der foretrækker, kan jeg sige.

Så er det altså sådan, at langsomme skibe er mere miljømæssige end hurtige skibe. Det er da en indlysende kendsgerning. Derfor har fru Margrete Auken ikke ret, hvis hun hævder, at det med hurtigfærgerne ikke indgår i den her debat. Det er da en del af løsningen, at det skal foregå med hurtigfærger, så det forstår jeg simpelt hen ikke. Og jeg kan ikke forstå, hvordan man kan stå her og argumentere for, at hurtige færger skulle være mere miljøvenlige end langsomme skibe.

Kl. 10.50

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det er jo ikke noget med, at bornholmerne ikke har indflydelse. Indflydelsen er der i dag og fremefter, når det først er blevet et aktieselskab, og når det endelige udbud skal til at være der, er indflydelsen der. Når en licitation har været holdt, er det den, der vinder licitationen, der har fået den. Og så kan man begynde at diskutere frem og tilbage om mange andre ting, nøjagtigt som man gør det med Arriva i dag.

Hr. Keld Albrechtsen sagde oven i købet, at det gik dårligt med Arriva, men de er jo slet ikke startet endnu. De starter jo først om halvanden måneds tid, så jeg kan ikke forstå, hvorfra den forudsigelse kommer, som hr. Keld Albrechtsen kommer med her i dag.

Det samme gælder jo ved en licitation: Disse licitationsregler har været internationalt gældende i mange år, og det kan hr. Keld Albrechtsen ikke komme og lave om på her.

(Kort bemærkning).

Henrik Sass Larsen (S):

Det er bare til dem, som måtte sidde og overvære denne her debat, og som måske bliver lidt forvirrede af nogle af de påstande, der kommer.

Vi har jo direkte spurgt til, om der på den færge, der kommer til at gå mellem Køge og Rønne, vil være køjeovernatningsmuligheder. Det er der svaret ja til. Derudover vil der være andre servicefaciliteter. Der vil selvfølgelig være i orden de her ting, så det er der ingen der skal misforstå.

Så er der det her med, at det skulle være en stor katastrofe at lande i Køge. Det kan jeg kun

afkræfte. Jeg kommer selv derfra, og det er et fremragende sted. Det tager 35 minutter med S-toget, før man er på Københavns Hovedbanegård, og det er tæt ved at kunne konkurrere med at skulle tage turen ind gennem byen ude fra havnen, hvis man skal lande inde på Hovedbanegården. Så det er sådan set et ganske fremragende koncept.

Jeg lover, at også Køge by nok skal servicere og facilitere denne her nye facilitet ganske, ganske flot. Bornholmerne er særdeles velkomne til at komme til Køge, og det skal nok blive alle tiders succesfulde arrangement, er jeg sikker på.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige til hr. Keld Albrechtsens påstand om hurtigfærger: Det er altså ikke hurtigfærger, der bliver sat ind mellem Køge og Rønne. Det er sådan på randen af fup, når hr. Keld Albrechtsen står her og siger, at det vil være miljømæssigt forfærdeligt, for det er de store færger, der sejler med så få passagerer, som er miljømæssigt forfærdelige, hvis vi tager natfærgerne. Det er en af grunden til, at SF forholdsvis beredvilligt sagde, at det her går altså ikke.

Jeg synes, at hr. Keld Albrechtsen, også for at han skal blive taget seriøst i anden omgang, skal lade være med at lefle for bornholmerne eller for den tåbeligste tungeste ende, som tror, at man bare kan få det hele, fordi man ligger i et ud-kantsområde. Det er der ingen af vores ud-kantsområder der får.

Man er nødt til at se på, hvordan økonomien hænger sammen, og faktisk er det her f.eks. erhvervspolitisk en langt bedre løsning, for det giver altså muligheder, og dermed altså også beskæftigelsesmuligheder, at vi får billigere gods-transporter. Så kan man sige, at det ikke kun er det, det drejer sig om. Nej, det er ikke kun det, det drejer sig om, men det drejer sig også om det. Det er bl.a. noget af det, som SF har været optaget af i denne her sammenhæng.

Jeg synes simpelt hen ikke, at det er fair af hr. Keld Albrechtsen, og det er useriøst at stå her og hælde alt det der pludder ned over forslaget, bare fordi man skal tækkes nogle, der ikke har villet sætte sig ind i sagerne. Hr. Keld Albrechtsen ved faktisk bedre, og det ved jeg også.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror godt, at fru Margrete Auken er klar over, at dér, hvor man flytter trafikken hen, er på hur-

tigfærgerne mellem Rønne og Ystad. Så det er hurtigfærger, vi snakker om, og det er dem, man lægger hovedvægten på.

Så synes jeg, at det da kan være meget fint, hvis man vil til København, at man så også kommer til Køge. Det er da en fin by, men helt direkte er det jo ikke. Der er selvfølgelig et S-tog, det er jeg godt klar over. Og så er der også nogle køjer på det skib, som man kan bruge den ene vej, men som jeg har forstået det ikke den anden vej, i hvert fald ikke om natten, men så kan man selvfølgelig ligge i dem om dagen. Men det kan ministeren redegøre nærmere for.

Så vil jeg bare sige til hr. Kaj Ikkast, at med hensyn til Arriva står det i hvert fald klart, at lokalbefolkningen i Midt- og Vestjylland har haft meget ringe indflydelse på udbudsbetingelserne, ringe indflydelse i forhold til de problemer, der efterfølgende har vist sig i forbindelse med køreplaner og alt muligt andet.

Det, der er min bekymring, er, at det også vil ske i forhold til Bornholm. Når udbuddet ligger færdigt, vil der også dér være meget ringe reel indflydelse på at få løst de praktiske problemer, der opstår. Især hvis det viser sig, at pengene ikke rækker, fordi de besparelser, man har forestillet sig kunne komme ved en privatisering, viser sig at udeblive.

Kl. 10.55

Så må jeg blankt afvise fru Margrete Aukens insinuationer om, at det her skulle være for at tækkelse eller lefle for nogen, eller jeg ved ikke hvad fru Margrete Aukens var ude i. Vi tror ikke på den her privatiseringsmodel, hvad enten det er i Vestjylland eller på Bornholm.

Formanden:

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF):

Der er indgået et bredt forlig om fæргеbetjeningen af Bornholm, dels om at BornholmsTrafikken skal etableres som aktieselskab, dels om at den samfundsbegrundede fæргеbetjening af Bornholm skal udbydes.

Ved udbuddet vil kravene til den samfundsbegrundede serviceforpligtelse selvfølgelig blive præciseret, men lovforslaget som sådan, det, vi snakker om i dag, indeholder ikke noget konkret om selve udbuddet, altså mange af de ting, som vi allerede har været inde på. Partierne bag aftalen vil drøfte udbudsbetingelserne under udarbejdelsen i den følgegruppe, der nedsættes til at følge udbuddet, og de overordnede ram-

mer for udbuddet er aftalt mellem de fleste partier i Folketinget.

Aftalen indebærer bl.a. takstreduktion på 40 mio. kr., f.eks. skal børn op til 11 år kunne sejle gratis; overfarten til Ystad med hurtigfærgen gøres permanent; der etableres en kombineret passager- og godsøverfart mellem Rønne og Køge, hvor der også vil være køjepladser til rådighed. Og som jeg ser det, er Køge faktisk en bedre anløbshavn end København, når man tænker på alle de mange lastbiler, der ellers ender inde midt i København og skal videre ud i landet. I Køge er man tæt på motorveje; man kan lettere komme af sted uden om trafikpropper i København, uden om morgentrafikken i København, og man undgår at forurene bymidten i København i stor stil. Så rent miljøpolitisk må det her da være en rigtig god løsning.

Det er klart, at for passagerer, som er vant til at lande i København, vil det være en forandring. Man skal med tog eller med bus en halv time fra Køge for at komme til København, hvis det er dér, man skal til.

Så kommer det, der er hjerteblod for mange bornholmere, og det er nedlæggelse af natfærgen. Og det er virkelig hjerteblod. Det forstår vi også på udmeldingerne fra Bornholm. Jeg har selv boet på Bornholm i 5 år og ved faktisk godt, hvad natfærgen betyder for bornholmerne. Den er næsten en del af den bornholmske identitet, og det er da også denne samt et eventuelt tab af arbejdspladser, som man frygter mest.

Når vi kommer til det her punkt, der vedrører det bornholmske erhvervsliv generelt og i det hele taget mulighederne på Bornholm, må vi her i Folketinget blive endnu bedre til at tænke regionalt; tænke på at udflytte statslige arbejdspladser; tænke på, at der er mange institutioner og arbejdspladser og uddannelsessteder, som lige så godt kunne ligge på Bornholm eller i Hvide Sande for den sags skyld i stedet for midt i København. Her bør der virkelig strammes op, så regionerne og hermed de tyndt befolkede områder – og dermed også Bornholm – styrkes.

Bornholm har i de senere år mistet en del arbejdspladser, senest ved nedlæggelsen af Almegårds Kaserne. Og det er klart, at det giver anledning til bekymring.

Bornholm er Danmarks solskinsø, og det skulle den helst blive ved med at være, men p.t. ser bornholmerne nogle skyer for solen på Bornholm. Man frygter at blive ladt i stikken, og det må ikke, og det vil ikke ske i forbindelse med det her lovforslag.

Kristeligt Folkeparti vil også i fremtiden fortsat kæmpe for regionalpolitikken og for mulighederne for uddannelse, arbejde og gode levevilkår i de tyndt befolkede områder i Danmark – også på Bornholm. Selve det her lovforslag mener vi i Kristeligt Folkeparti er positivt for Bornholm, og vi kan støtte det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er jo vældig godt, at man vil forsøge at skabe kompensation for de arbejdspladser, der går tabt. Jeg har forstået det sådan, at det er 200 arbejdspladser, men det kan ministeren jo sige mere præcist, men det drejer sig formentlig om 200 arbejdspladser.

Kl. 11.00

Jeg har ikke forstået det sådan, at der er givet tilsagn om etablering af 200 andre arbejdspladser, men det kan være, at fru Tove Videbæk ved mere om det. Men i så fald ville det være rart at få det oplyst, for det er naturligvis også noget, der har bekymret os i Enhedslisten i forbindelse med den her sag.

Det er jo ikke ligefrem det, Bornholm har brug for, at miste 200 arbejdspladser.

(Kort bemærkning).

Tove Videbæk (KRF):

Nej, jeg ved ikke mere på det her område, end hr. Keld Albrechtsen gør, men jeg vil så sige, at når man taler arbejdspladser, så mener jeg ikke, at man kan opretholde en færgefart for at bevare arbejdspladser. Hvis ikke den bruges tilstrækkeligt, bliver det økonomisk en nedtur, så bliver det økonomisk uforsvarligt.

Det har vi indset i det her tilfælde, og derfor har jeg også selv taget snakken med adskillige bornholmere, som har begrundet deres modstand mod det her med tab af arbejdspladser, hvor jeg har sagt, at det med arbejdspladserne er en selvstændig snak, som vi må tage i forbindelse med det regionale, i forbindelse med udflytning af statslige arbejdspladser, i forbindelse med, hvordan vi i det hele taget styrker de tyndtbefolkede områder.

I øvrigt mener jeg også, at en nedsættelse af taksten for godstransport til og fra Bornholm – en nedsættelse på 30 pct. – også må være med til at styrke det bornholmske erhvervsliv.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for deres indlæg og den meget, meget positive modtagelse af forslaget.

Der er kommet mange kommentarer og spørgsmål i dag, der vedrører specifikke forhold om takster, ruter, natfærger osv. Mine kommentarer hertil vil kun være på et overordnet plan, idet disse forhold ikke er en del af selve lovforslaget.

Lovforslaget skal ses som et redskab til at stifte BornholmsTrafikken i aktieselskabsform og starte udbudsprocessen, det er det, det handler om.

Så vil jeg godt sige som kommentar til nogle af indlæggene, at jeg synes ikke, det har så meget med Banestyrelsen og Arriva at gøre, så jeg tillader mig at holde det udenfor.

Men når vi taler om miljøsekvenser og natfærge, så har jeg faktisk forberedt et temmelig langt indlæg om det, men jeg synes, at fru Tove Videbæk sagde det så lysende klart, at jeg simpelt hen ikke kan sige det bedre, at når 80 pct. af fragten, der kommer med natfærgen, skal alle andre steder hen end til København og Nordsjælland, så er det selvfølgelig meget miljøvenligt, at det ikke skal ind igennem København alt sammen. Det tror jeg ikke nogen kan være i tvivl om.

Med hensyn til transit gennem Sverige, som blev nævnt flere gange, er det således, at transittrafikken gennem Sverige generelt er reguleret af EU-lovgivning, hvorfor der i princippet er fri passage gennem Sverige for langt de fleste personer og langt det meste gods.

Jeg ved godt, at der er nogle problemer omkring transport af levende dyr, private personers kæledyr, og at den svenske veterinære toldbehandling er meget omfattende på dette punkt. Det og enkelte andre forhold er ikke tilfredsstillende set med danske øjne, og det har jeg drøftet, og det vil jeg fortsat drøfte med den svenske ambassadør i Danmark. Jeg har på Nordisk Råds møde i Helsingfors i sidste uge talt med den svenske samarbejdsminister for nordiske anliggender om det, og hun udviste stor forståelse for de synspunkter, danskernes har.

Desuden har jeg i denne måned et møde med min nye svenske trafikministerkollega, hvor jeg også rejser det. Vi bliver ved at rejse den sag, indtil de spørgsmål, der er omkring de her ting, er løst, for de er ikke acceptable set med danske øjne.

Med hensyn til cykelmedfølgelighed, som fru Margrete Auken vist nok kaldte det, er det fuldstændig rigtigt, at jeg har givet tilsagn om det, for jeg mener også selv, at det er af meget, meget stor betydning for det bornholmske turistliv, naturligtvis.

Som det fremgår af lovforslaget, er det endnu ikke besluttet, præcis hvornår selskabet skal stiftes, det vil jeg gerne sige. Det skyldes bl.a., at der afhængig af stiftelsestidspunktet vil skulle ydes tilskud til selskabets varetagelse af færgebetjeningen i en overgangsperiode fra selskabets stiftelse, til det vindende rederi påbegynder driften.

Som nævnt i forslaget rejser det en række EU-retlige problemstillinger, som vi fortsat drøfter med Europa-Kommissionen. Først når resultatet af disse drøftelser foreligger, er der klarhed over, hvordan Kommissionen vil forholde sig til problemstillingen, og så kan jeg sige noget nærmere om stiftelsestidspunktet.

Kl. 11.05

Så vil jeg gerne sige, at på Bornholm er man ganske utilfreds med noget af den her lovgivning, vi laver nu – eller i hvert fald konsekvenserne af den i forbindelse med udbuddet. Jeg vil gerne sige, at jeg læser Bornholms Tidende grundigt hver dag, jeg læser alle indlæg og læserbreve, og det optager regeringen meget.

Vi har faktisk ikke noget større ønske, end at bornholmerne skal være tilfredse med det, vi laver. Det er faktisk hele formålet, både at bornholmerne skal være tilfredse, og at der bliver en bedre økonomi i det.

Det argument, der har gjort stærkest indtryk på mig, inden vi gik i gang med det her, var, at man sagde, at den dårlige beskæftigelse på Bornholm er det største problem. Det skyldes, at deres fragtomkostninger er alt for høje sammenlignet med det øvrige lands, og det løser vi jo med ét slag med det her forslag, vi nu kommer med i forbindelse med udbuddet.

I det hele taget optager det mig meget, hvad bornholmerne mener om det her – helt naturligt. Jeg vil derfor invitere de politiske partier til, at vi laver en følgegruppe, som skal følge hele den proces, vi er i gang med her, og det gør jeg hermed fra Folketingets talerstol. På den måde kan vi tilgodese flest mulige af de hensyn, bornholmerne ønsker, der skal tages, inden for de rammer, der er afstukket naturligtvis.

Jeg foreslår, vi laver følgegruppen på den måde, at der deltager en fra hvert af de forligspartier, der er, men fra de to største partier, Socialdemokratiet og Venstre, er der så to pladser i følge-

gruppen, således at vi får en god balance og dermed sammen kan styre dette her, for regeringens ønske er, at det her skal være til fælles bedste først og fremmest for bornholmerne, men selvfølgelig også for det øvrige Danmark.

Det inviterer jeg hermed til, og så håber jeg, at vi kan få en fortsat god dialog i Folketinget og med bornholmerne omkring den sag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 4:

Forslag til folketingsbeslutning om at opretholde tilskud til takster for den lokale og regionale kollektive trafik.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).
(Fremsat 8/10 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hr. Keld Albrechtsen og fru Pernille Rosenkrantz-Theil fra Enhedslisten har den 8. oktober 2002 fremsat forslag til folketingsbeslutning nr. B 4.

Forslagsstillerne foreslår, at Folketinget opfordrer regeringen til at opretholde den statslige ordning til nedsættelse af taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik.

Spørgsmålet om taksterne i den kollektive trafik har været genstand for megen debat, siden regeringen med finanslovforslaget i august lagde op til en afvikling af takstnedsættelsesordningen i den lokale og regionale kollektive trafik fra 2004. Bl.a. har jeg i et samråd den 24. septem-