

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

Besvarelse

Trafikministeren (Bjørn Westh):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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