

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

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

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

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

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

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

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

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

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

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

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

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

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

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

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