

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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