

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at formanden har været meget liberal i denne her sag, for det er normalt, at man kun kommer med korte bemærkninger til ordføreren og ikke til andre medlemmer i salen. Nu går vi videre i ordfører-rækken.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke for ministerens redegørelse, som var meget dækkende.

Jeg vil også gerne med det samme sige, at Det Konservative Folkeparti støtter den dagsorden fuldt ud. Og jeg synes, at det er det rigtige tidspunkt, vi laver denne undersøgelse på. Vi har to bærende konstruktioner for, at vi nu går i gang med Bornholm: Vi har arbejdet med infrastrukturen omkring Storebælt og i Jylland og på Fyn, og vi har gjort det med Øresundsforbindelsen her på Sjælland og i Sydsverige. Det giver jo store rokader i hele regionen, som også vil medføre en total ændring af Bornholms trafik, Bornholms turisme og Bornholms erhvervsliv.

Dermed vil det være naturligt, at vi iværksætter en ordentlig undersøgelse, som dækker alle trafikformer, som netop dagsordenen redegør for, og at der ikke kun er tale om en færge eller ikke nogen færge. Det er her et spørgsmål om den totale undersøgelse af Bornholms erhvervsliv og turisme, og hvorledes vi kan skabe den bedst mulige landevej både nord-, syd- og østpå. Og det vil sige, at det tager tid, og det skal trafikministeren have.

Men så forventer vi også, at vi kan træffe en afgørelse, når resultatet af undersøgelsen foreligger til december, således at vi kan afhjælpe de problemer, der er på Bornholm. Men det er jo ikke noget akut problem, som skal løses fra i dag til i morgen. Øresundsforbindelsen er trods alt først færdig i år 2000, og da er det, at de markante ændringer kommer.

Men der kommer jo en ændring i det toldfri salg allerede medio 1999, som også ændrer indtægterne for disse færges.

Så derfor er det det rigtige tidspunkt, vi tager høringsen på, og det rigtige tidspunkt, vi pålægger regeringen at lave denne analyse på, som bliver meget stor, og det skal der være tid til.

Vi vil ikke gå ind i en diskussion om, hvorvidt det skal være en hurtigfærge, om den skal være rød eller blå, eller hvad der skal til, på nuværende tidspunkt.

Vi vil have disse facts lagt frem, som vi gjorde det med Øresundsforbindelsen, som vi gjorde

det med Storebæltsforbindelsen. Det er en operation af næsten samme størrelse bare i et øsamfund, der trænger til en hjælpende hånd. For de har selv gjort meget, det må vi jo erkende, når vi ser de tal, vi har fået ved de forskellige møder; bornholmerne har virkelig gjort noget selv. Derfor må det også være naturligt, at vi fra Folketinget kommer og er velinformerede, og at det, vi så kommer og tilbyder dem, bliver det bedste, der kan leveres i den situation, som er opstået på Bornholm.

Vibeke Peschardt (RV):

Bornholm har det svært. Det har været kendt op gennem 1980'erne, og Bornholms økonomiske frelse har til stadighed stået højt på den politiske dagsorden. Så forskellige ting som fiskekvoter og den dårlige økonomi i Sverige har slået ud på øen. Det samme har indchartringen af »Peder Olsen«, der ser ud til at have været en dyr forretning på et forkert tidspunkt.

Endelig har skærpede sikkerhedskrav til de tre færges, der går til og fra øen, på grund af »Estonia«s forlis betydet, at den 100 pct. stats-ejede BornholmsTrafikken næsten konstant har måttet have kunstigt åndedræt. Det har både øen og færgefarten så fået, og det har der stort set været politisk enighed om.

Der har også været stor politisk enighed om den forespørgsel, vi er i gang med her i dag, og det er jo godt, at man i disse tider kan finde sager, som Folketinget kan blive enige om at gøre noget ved uden for megen kævlery og uden for mange taktiske hensyn. Alle politiske partier står jo bag forespørgslen og, kan jeg forstå, også dagsordenen.

I Det Radikale Venstre er vi meget tilfredse med den dagsorden, der er lagt frem. Vi har altid ment, at det var bedre at undersøge sagerne grundigt, inden man traf beslutningerne, og det synes vi at dagsordensteksten er udtryk for at man vil gøre.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi har udtrykt betænkelighed, når man fra Bornholms side helst så, at man anskaffede hurtigfærges, at vi dér så et problem af miljømæssig karakter. Ikke med BornholmsTrafikken, som den er nu, men jeg vil godt trække parallellen over til Cat-Link, der jo delvis også ejes af staten eller det offentlige, nemlig DSB Rederi eller ScandLines, og Cat-Link er efter vores opfattelse noget miljøsvineri, som man ikke burde have tilladt; men det blev desværre ikke undersøgt.