

Af den dagsorden, der er foreslået i dag, fremgår det, at man vil lave et miljø- og energiregnskab, og det vil man så forhåbentlig rette sig efter, når man kommer derhen, hvor man skal til at anskaffe færgerne. Jeg vil i den forbindelse godt, nu da jeg har nævnt Cat-Link, gøre opmærksom på, at det jo altså kan lade sig gøre at finde nogle færgetyper, som er mere miljøvenlige, og her tænker jeg på de andre Kattegatfærger, nemlig Mols-Linien, som har nogle særligt byggede skrog, der er udviklet i Danmark, har jeg forstået, og som i øvrigt kører på gasturbiner.

Vi er i hvert fald tilfredse med, at miljøregnskabet bliver ført ind her og indtænkt her. Vi synes, at den ny teknologi skal bruges, og det tror vi også den vil blive.

Bornholm skal have gode trafikforbindelser, og det tror jeg også de får. At det toldfrie salg forsvinder i 1999, ved jeg ikke om man skal beklage, jeg skal ikke kommentere det yderligere, men man kan i hvert fald konstatere, at det betyder noget for økonomien.

Endelig vil den undersøgelse, der nu lægges op til, også belyse, hvordan den faste forbindelse over Øresund kommer til at påvirke BornholmsTrafikken både med tog og biler.

Vi er med på undersøgelsen, vi kan støtte dagsordensteksten, og jeg vil slutte med at sige tak til hr. Tommy Dinesen, fordi han har rejst dette problem og for at have medvirket til, at det samlede Folketing kan lægge nogle fornuftige spor ud for den kommende Bornholmstrafik.

#### Jan Køpke Christensen (FP):

I dag er det som bekendt således, at BornholmsTrafikken er en statsvirksomhed under Trafikministeriet, der har til formål at drive trafik med passagerer og gods til og fra Bornholm samt anden virksomhed, der står i naturlig forbindelse hermed.

Af BornholmsTrafikkens vedtægter fremgår det, at virksomheden skal indrettes, så den bliver til størst mulig gavn for øens erhvervsliv og indbyggernes erhvervsmuligheder. Dette skal ske under behørig hensyntagen til økonomien.

I 1995 havde BornholmsTrafikken ansatte svarende til ca. 660 årsværk. BornholmsTrafikken råder over tre færger og besejler tre ruter, og det er København, Ystad i Sverige og Neu Mukran i Tyskland. Kun Mukranruten har i dag direkte konkurrence fra et tysk rederi.

Som bekendt står regeringen bag en budgetanalyse af BornholmsTrafikken. Analysen, der

kom den 4. november 1996, konkluderer, at indtægterne vil falde. Samtidig konkluderes, at der vil blive behov for besparelser, der vil resultere i serviceforringelser.

Tallene fra regeringens budgetanalyse er følgende:

I perioden 1988-95 er der altså kun ét år, hvor BornholmsTrafikken har haft et mindre overskud. I de øvrige år har der været et underskud på mellem 2 mio. kr. og 32 mio. kr., og i 1996 forventes underskuddet at blive på 46 mio. kr.

Vedrørende 1997 er det sådan, at der som bekendt er afsat 1,7 mia. kr. på finansloven til statsvirksomheden BornholmsTrafikken og 2,8 mio. kr. til anlægsbevillinger. Ingen skal være i tvivl om, at Fremskridtspartiet sagde nej i Finansudvalget. På baggrund af budgetanalysen tilføjer regeringen så BornholmsTrafikken yderligere 53 mio. kr. i 1997. Samtidig har regeringen besluttet at tilføre BornholmsTrafikken 45 mio. kr. i 1998.

Finansieringsbehovet forventes at stige fra 67 mio. kr. i 1997 til ca. 107 mio. kr. i år 2000, og det akkumulerede finansieringsbehov skønnes at være 327 mio. kr. i år 2000. Herudover vil et eventuelt indkøb af ny hurtigfærge koste yderligere 250-300 mio. kr.

Hvilke årsager er der så til, at der fremover vil ske en forringelse af BornholmsTrafikkens økonomi? Det er vigtigt at forholde sig til. Ja, vi har det toldfrie salg; det bortfalder som bekendt den 1. juli 1999. Så har vi krav om, at sikkerhedsindretningen skærpes fremover, og vi har stigende udgifter i relation til arbejdsmiljøet.

Den kommende Øresundsbro vil gøre denne rute fra Ystad attraktiv. I den forbindelse kan det forventes at blive på bekostning af den efter vores opfattelse alt for lange rute fra København.

Konklusionen er efter Fremskridtspartiets mening derfor: Når en statsvirksomhed går dårligt, som vi kan se her, ja, så ved vi, at enten må der tilføres yderligere statstilskud, servicen vil blive forringet, og/eller der må ske prisstigninger på billetter og transport.

En arbejdsgruppe med deltagelse af finansministeren, trafikministeren og BornholmsTrafikken har foreslået en række besparelser- og rationaliseringsinitiativer, der vil betyde færre afdelinger og dårligere service. Forretningen, kunne man sige, er gået dårligt i mange år. Underskuddene har med undtagelse af 1989 ligget på mellem 2 mio. kr. og 32 mio. kr. om året, og den seneste prognose viser altså, at underskuddet de