

Og her er Bornholm jo noget særligt. Alle ved, at det er dyrt at få varer derover, også råvarer, og at det også er dyrt at få færdigvarer tilbage igen til Sjælland eller andre steder. Derfor er det helt givet, at der er nogle problemer, og vi mener, at den dagsorden, der er foreslået her i dag, i hvert fald vil give os nogle bedre muligheder for at diskutere på et reelt grundlag.

Der sker jo en væsentlig ændring, i det øjeblik Øresundsforbindelsen står færdig i år 2000, og derfor synes vi ligesom de øvrige partier, at det vil være godt at få analyseret, om man skal til at bruge katamaranfærger, som sejler til Sverige, eller man skal bibeholde en rute fra København til Bornholm. Vi er også enige i, at man bør og skal tage hensyn til de miljømæssige forhold og regne ud, hvor meget det koster miljømæssigt at sejle den ene og den anden vej.

Vi ser frem til den redegørelse, som regeringen har lovet at komme med her i løbet af året, og vi glæder os til debatten.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Først vil jeg endnu en gang takke hr. Tommy Dinesen for, at han tog initiativet til denne forespørgselsdebat. Man kan diskutere, om debatten skulle have fundet sted på nuværende tidspunkt, eller den skulle have ligget senere; men nu er den her.

Jeg vil også sige tak til alle de ordførere, som har været så forstående over for Bornholms problemer.

Min egen situation er den, at jeg har deltaget i disse debatter siden 1968, og endelig i 1978 fik vi et resultat. Da fik vi bygget to fantastiske gode færger. Efter lang tids diskussion og pres var der en kvik økonomiminister, der hed Per Hækkerup, som i en situation, hvor skibsværftsindustrien havde dårlige vilkår, fik gennemført med stor opbakning fra os, at man skulle bygge to færger. Vi havde bare håbet på én, men vi fik to, og det synes jeg man lige skal minde om. Den beslutning tog Per Hækkerup, og det skal han ikke have utak for. Det var og er stadig væk fantastisk gode skibe, formentlig de bedste færger, der nogen sinde er bygget i Danmark.

Så kommer vi til det næste, den tredje færgen. Der havde vi stor diskussion. Til hr. Ole Donner kan jeg sige, at vi alle sammen er gået ind for en tredje, ny færgen i alle de år, jeg har været i Folketinget. Men selvfølgelig er bornholmerne fornuftige folk, og man vinder ikke noget ved at sige: Jeg skaffer en ny færgen næste år, for born-

holmerne ved ganske udmærket, at det er der ingen der kan, heller ikke selv om han hedder Kofoed. Men det er ikke det, det drejer sig om. Det drejer sig om, at staten i 1973 overtog sel-skabet og dermed har ansvar for trafikbetjeningen af Bornholm.

Og så vil jeg sige: Bornholm er ikke en tilfældig ø, Bornholm er en landsdel, og derfor har staten en forpligtelse, som den skal leve op til. Vi har nu rejst en debat. Hele sidste år havde vi også den debat, og Trafikudvalget var på besøg på BornholmsTrafikkens skib og fik en udmærket aften ud af det. Det gør selvfølgelig, at vores optimisme stiger, for ingen kan være i tvivl om, at der er et behov allerede i 1999 for at få en ny færgen. Det må man se i øjnene.

Den fejl, man begik, da man skulle have en tredje færgen, var, at fordi man ikke kunne få bevillinger, lige meget hvordan det var, så måtte man lease en færgen, og den leasingkontrakt har været voldsomt dyr og været medvirkende til, at BornholmsTrafikkens regnskabsunderskud er blevet større og større. Før den tid var der ikke underskud; der var balance i regnskabet. Nu er forholdene blevet værre, og derfor så bliver man nødt til, hvis man skal betjene Bornholm på en fornuftig og billig måde, at tage stilling til nyt materiel.

Det er derfor, jeg har sagt det, jeg sagde om den her dagsorden, da jeg fik den forelagt, at den ligner de andre dagsordener, hvor man forsøger at finde en begrundelse for at udsætte det.

Når jeg læser den sidste pind, »at regeringen inden årets udgang giver Folketinget en redegørelse om Bornholms fremtidige trafikbetjening, tonnagesammensætning m.v.«, må jeg sige, at hvis man skal leve op til det krav, så bliver det et meget vanskeligt og stort arbejde.

Den redegørelse kan formentlig ikke blive færdig før sidst på året, hvis den skal være reel. Og hvornår skal man så træffe beslutning? Engang i 1998. Hvad vil man så gøre i 1999, hvor leasingkontrakten om den gamle færgen udløber? Skal staten så hu hej, vilde dyr ud og chartre en ny?

Derfor vil jeg gerne spørge trafikministeren: Er ministeren i stand til at fremskynde det vigtigste arbejde, nemlig undersøgelsen af, hvad en ny færgen til betjening af BornholmsTrafikken i 1999 koster? Det er det, det drejer sig om – om den så skal leases, eller den skal bygges – og den undersøgelse kan man godt få afsluttet inden den 1. maj. De tekniske redegørelser er til stede. Finansministeriet har lavet mange under-