

Ekspertpanelet har indtil nu udarbejdet et foreløbigt beslutningsgrundlag, der viser beregninger for de forskellige modeller.

Model A, hvor »Peder Olesen« beholdes eller udskiftes med en anden konventionel færge, vil give et årligt underskud på mellem 65 mio. kr. og 85 mio. kr., skønnes det.

Model B, hvor Peder Olesen udskiftes med en hurtigfærge, der vil kunne medtage mellem ca. 800 og 1100 passagerer, vil give et årligt underskud på mellem 75 mio. kr. og 95 mio. kr. Begge tallene er skønsmæssigt angivet.

Sammenlignes tallene med de årlige underskud for modellerne i regeringens redegørelse, er det årlige underskud for model B større end dér angivet. Det skyldes i det væsentlige, at de oplyste forventede finansieringsomkostninger ved en hurtigfærge er baseret på en kortere aftaleperiode, nemlig til udgangen af 2002, end i redegørelsens finansierings- og afskrivningsberegning, hvor beregningerne er foretaget for en 15-årig aftaleperiode.

Tallene i redegørelsen er baseret på forudsætningerne i rapporten »Analyse af den fremtidige trafikbetjening af Bornholm«.

Jeg havde på baggrund af ekspertpanelets meget foreløbige beslutningsgrundlag en drøftelse med Bornholms Amt den 12. februar 1998. Amtet var repræsenteret af amtsborgmesteren og viceamtsborgmesteren.

Vi blev enige om, at ekspertpanelet skal foretage supplerende analyse af en mere alsidig tonnagesammensætning, som især på længere sigt eventuelt kan resultere i både en bedre søværts betjening af Bornholm og en bedre økonomi for Bornholmstrafikken. I løsningen indgår muligheden for både hurtigfærger, konventionelle færger samt rene fragtfærger.

Jeg har derfor nu bedt ekspertpanelet om inden udgangen af denne måned at have tilvejebragt et mere fuldstændigt grundlag for en fornyet drøftelse med Bornholms Amt i begyndelsen af marts måned med sigte på, at der i løbet af april vil kunne træffes en beslutning.

I tilslutning til spørgsmålet om tonnagesammensætningen som led i en mere varig løsning drøftede jeg med repræsentanterne for Bornholms Amt at undersøge mulighederne for en flerårig budgetaftale vedrørende Bornholmstrafikken, som skulle indeholde faste rammer for driften af Bornholmstrafikken. Der skulle være et incitament til at gøre driften så god som overhovedet mulig til glæde for det bornholmske samfund.

Jeg skal naturligvis og vil naturligvis holde Folketingets Trafikudvalg nøje underrettet om resultaterne af det videre arbejde.

## Forhandling

### Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for svaret.

Det fremgik jo tydeligt af ministerens svar, at der har været aktiviteter fra både ministerens og Trafikministeriets side, og det er jeg selvfølgelig meget glad for. Det fremgik også af ministerens svar, at det ikke er en sag, man bare løser med et fingerknips. Der er mange ting at tage hensyn til, og jeg må give ministeren ret i, at det er meget uheldigt, at charteraftalen om færgen »Peder Olesen« udløber i maj 1999. Det havde været rart, hvis der havde været lidt længere tid til at få en bedre oversigt over det fremtidige trafikmønster, for som ministeren sagde, sker der forskellige ting, som vil få indvirkning på, hvordan det fremtidige trafikmønster vil blive – dels når Øresundsforbindelsen bliver en realitet, og dels når det taxfree salg ophører. Men vi mener i Dansk Folkeparti, at det er vigtigt at debattere sagen og komme i gang med en løsning af opgaven.

Det er svært at sige, hvilken løsning der er den helt rigtige, og det bliver ikke lettere, når der er uenighed mellem borgerne på Bornholm, myndighederne på Bornholm og det bornholmske erhvervsliv. Der er jo ikke nogen, der kommer med en løsning, som bare siger: Sådan vil vi gerne gøre det. Der er forskellige muligheder.

For få dage siden havde vi en deputation i Trafikudvalget, som repræsenterede det bornholmske erhvervsliv. De talte meget om og ønskede meget, at der kom flere fragtfærger, specielt færgeforbindelser til kontinentet, så det blev lettere at eksportere varerne fra Bornholm. Det er fuldt forståeligt, at man har de ønsker, for det er klart, at når man bor på en ø som Bornholm har man mange omkostninger, både til at få transporteret råvarerne over og til bag efter at få færdigvarerne af sted.

En stor del af øens borgere taler om store, hurtiggående færger, måske endda katamaranfærger, så de hurtigt kan komme frem og tilbage mellem destinationerne København og Rønne og ligeledes hurtigt til Ystad i Sverige, og det er også forståeligt nok, at de gerne vil det. Samti-