

de partier, der var med i det tidligere forlig, og ministeren og Bornholms Amt.

Den nye situation, vi står i nu, er jo, at Øresundsproblemet er ved at være løst, idet broen er færdig i oktober måned år 2000, og det giver jo en betydelig lettere vej til Bornholm. Og problemerne i forbindelse med transporten over landjorden m.v. skal vi nok få løst, for enigheden om, at der skal gøres noget virkeligt for Bornholm er stor, og det takker jeg ministeren for.

Vi vil bakke det op, for vi kan godt se de muligheder, der ligger i de nye forbindelser, ikke mindst på grund af, at broen og den videre transport med jernbane over land og derefter med færgen fra Ystad til Bornholm og omvendt giver helt andre turistindtægter for øen, end den har kendt tidligere, for det er betydelig hurtigere og mere fleksibelt end de lange færgeejladser, man hidtil har opereret med.

Dér må vi nok også se på, om vi kan finde en eller anden form for hurtigere trafikforbindelse; det er jeg enig med ministeren i. Men det er et stort marked, og det er svært at finde den helt rigtige tonnage til det bestemte formål. Og at der skal være en forbindelse til Tyskland, således at erhvervslivet har de bedst mulige betingelser, og en fragtforbindelse til Køge, er jeg også enig i, men det kræver jo, at der på markedet er et antal skibe, der passer til det.

Og derfor er jeg enig med ministeren i, at vi ikke bare lige kan springe ud i det og gøre det hu hej, vilde dyr, men må få en fornuftig aftale med Bornholms Amt og de repræsentanter for erhvervslivet, der skal med i forhandlingerne, således at vi virkelig kan sige: Nu kommer vi med en løsning.

Med den løsning kan vi så se, hvordan Øresundsforbindelsen udvikler sig, og hvad der sker, når det duty free salg falder væk, i hvert fald på de fleste ruter, og derefter træffer vi så en beslutning, der i hvert fald rækker 15 år frem i tiden. Det er jo et skibs normale levetid, og med den beslutning vedtaget af et stort flertal i Folketinget mener jeg at vi kan gå ud på markedet med stor sikkerhed.

Det vil vi i hvert fald kæmpe for, og derfor har vi sat os for, at vi nu sætter os ved forhandlingsbordet og bliver siddende for med et stort flertal at finde denne løsning for Bornholm. Og det vil så sige, at vi ikke blot binder hinanden i den første periode, men også til i den anden periode at finde den store løsning.

Det vil vi gerne helt klart sige er vores mål, og derfor støtter vi også forslaget til vedtagelse i dag.

Tommy Dinesen (SF):

Der er ikke noget at sige til den debat, der er foregået på Bornholm – det kan man se i Bornholms Tidende, og det har vi vel også kunnet høre og se i radio og tv fra Bornholm – for den livsnerve, der er så vigtig for øerne, er jo færgefarten, og det er noget, som alle har en holdning til, og det er derfor, mange af de forskellige forslag, der har været fremme, har været så heftigt diskuteret.

Forhistorien er jo, at samtlige partier her i Folketinget – og det synes jeg er en god ting – sidste gang var enige om at gå sammen om en forespørgsel og en dagsorden. Og nu ligger rapporten der, og hr. Ole Donner har så ment, at vi skulle tage forespørgslen uden at spørge, om de andre partier ville være med, og det er i orden, men jeg har hele tiden ment, at det var vigtigt, at vi stod sammen om det her, og det gør vi så om forslaget til vedtagelse som sådant.

Da vi fra SF's side sagde, at vi ville bede om en forespørgsel, hvor vi ville prøve på at få de andre partier med, blev vi bedt om at vente, fordi ministeren bl.a. skulle have et møde med bornholmerne eller i hvert fald nogle af dem, og det afventede vi, og det er der jo også kommet noget ud af, som flere af ordførerne har været inde på.

Så skal jeg komme frem til, hvad der er SF's holdning til den fremtidige færgebetjening:

Det, som ministeren var inde på her: at man i stedet for »Peder Olesen« skal have en anden færge, en ro-ro-færge til gods, synes vi er en god idé.

Så kan man spørge, om den skal være ny, og dertil vil jeg sige, at den i hvert fald skal være meget nyere; det er vi åbne over for, og vi ser gerne en ny ro-ro-færge, hvis det er det, der er behov for.

Med hensyn til de hurtigfærger, der har været diskuteret, har SF den holdning, at vi ikke mener, at man – som der også har været tale om – skal chartre nogen af dem, der ligger i nogle af havnene rundt omkring i verden, for de fleste af dem har dieselmotorer, og det, der var afgørende for SF, da vi sidste gang diskutererede det her, var, at den fremtidige færgebetjening får et energiregnskab. Og skal man have hurtigfærger, er der i hvert fald ingen tvivl om, at de skal have gasturbiner.