

Kaj Ikast (KF):

Da vi gik med til at fremsætte dette beslutningsforslag, var situationen jo nok en helt anden end det, den har udviklet sig til.

Jeg vil gerne rose ministeren og ministerens embedsmænd for forhandlingerne med Sverige om at løse Dragør-Limhamn-problemet. Jeg skal til gengæld sige, at jeg er meget, meget ked af, at det ikke er blevet løst.

Jeg vil sige det meget alvorligt her: Det kan ikke passe, at en borgmester i en kommune kan stoppe den fortsatte trafik på en Europavej. Der må være en eller anden måde, vi kan forpligte en borgmester til at forhandle med trafikministeren på eller på en eller anden måde gøre en eller anden ting, for hvad bliver det næste? Hvad nu, hvis Helsingørs borgmester siger, han vil ikke have al den trafik ind i byen? Skal vi så også lukke færgeruterne deroppe?

Det her kan få virkelig alvorlige konsekvenser, og derfor er det vel nødvendigt, at vi i dette høje Ting tager det alvorligt, at en borgmester lige pludselig siger, at hun ikke vil have biler ind i sin by mere, og så lukker en international rute, der har kørt i mange år. At hun så laver en kontrakt med et selskab, der ikke kommer til at sejle, betyder jo, at hendes by ingen svenskerhandel har mere, og at depressionen breder sig i byen, og det forstår jeg godt. Har man en borgmester, der virkelig har så meget imod verdenssamfundet, at hun tillader sig at lukke en international rute og være imod alle de forslag, der kommer fra både vores egen minister og lokale interesser, må vi altså se på det, må jeg sige til ministeren.

Jeg har sagt det her i en meget god mening, for jeg er bange for den udvikling, der kan ske, hvis vi bare lader sagen gå fuldstændig upåagtet hen. Hvor mange Dragørtilfælde vil vi så rundt omkring i landet? Vi må alle sammen være med til at bære den byrde, det er at få afviklet trafikken mellem landsdelene og landene, og derfor kan en borgmester jo ikke bare sidde og stoppe en sådan hovedrute i Europa.

Ole Sohn (SF):

Jeg vil sige, at SF er meget optaget af at sikre nogle hurtige og effektive forbindelser mellem Bornholm og det øvrige land. Hvad det angår, har vi altid været interessede i at ligestille Bornholm, og jeg forstår også godt, at bornholmerne lægger megen vægt på, at de bliver det. Derfor er vi også umiddelbart meget positivt indstillede over for ideen bag forslaget.

Men jeg synes, at virkeligheden måske har overhalet det lidt, i og med at der mellem ministeriet og BornholmsTrafikken er fundet en løsning, som gør, at man får trafikken flyttet fra Rønne-Ystad og direkte til Rønne-København med den ekstra kapacitet, der kommer til. Men det er klart, at det er en midlertidig løsning, og derfor vil jeg godt spørge ministeren, hvad ministeren agter at gøre, når vi kommer hen til den 1. april 2000. Bliver der et hul derfra, til broen åbnes, eller er der sat initiativer i gang, som gør, at man kan løse det problem? Jeg synes, det er helt afgørende, at man fastholder den kapacitet, som er nødvendig for bornholmerne. Det er det ene.

Det andet er, at det naturligvis er blevet et problem, at ScandLines er lagt ud som et selvstændigt selskab, som skal agere på markedsvilkår. Det vil sige, at det har ét formål, nemlig at skabe overskud eller det, man i gamle dage kaldte profit, og det vil igen sige, at det ikke længere er skikket til at tage samfundshensyn. Det er et af de problemer, der opstår, når Folketinget beslutter at flytte tidligere statsvirksomheder over i selvstændige virksomheder, som skal agere på markedsvilkår, for dermed mister vi jo også styringsmekanismen, og det er klart, at det er en af de ting, vi skal overveje: Er det den rigtige vej at gå? Her mener jeg faktisk ikke, at Venstre og De Konservative var særlig indstillede på at sikre, at det skulle være en statsvirksomhed, som skulle varetage samfundsinteresser, men netop støttede ideen om, at det skulle lægges ud til markedsvilkår.

Vi var også alle sammen enige om, da vi vedtog den nye havnelov for nylig, at havnene skulle agere mere på markedsvilkår og dermed sikre, at den sejlads, der fandtes, og den befragtning, der kom, blev mere og mere tunet, så den kunne være rentabel. Heri ligger der også et problem, og det er det problem, som Dragør nu har båret ved til ved at sige, at man ikke længere vil have trafik ind i byen, i hvert fald ikke lastvognstrafik. Det tror jeg måske nok man har fortrudt, i og med at konsekvensen jo er, at nu er der heller ingen kunder i Dragør, så det er da muligt, at man af økonomisk nød vil revidere sin opfattelse.

Jeg vil sige det på den måde, at det, der er SF's intention og ønske, er at sikre en fortsat god forbindelse til Bornholm, og at jeg er meget skuffet over, at Scandlines har indstillet deres sejlads. Det vil jeg gerne sige, og derfor synes