

Så er det klart, at vi alle sammen har bemærket, at den glæde, partierne her har haft ved at lave forliget, ikke deles af alle på Bornholm. Og det er jo selvfølgelig noget, som vi bliver nødt til at tage alvorligt, fordi det jo er de mennesker, der skal bruge den trafik, vi snakker om her. Derfor tror jeg og hører jeg også, at det bliver meget væsentligt i den kommende tid at lytte nøje til de ønsker, der ligger, og måske indrette det kommende udbud så vidt som overhovedet muligt – ikke måske, det skal vi – efter de ønsker der er, dvs. det gælder konkrete tider og sejlplaner.

Det gælder selvfølgelig også at undersøge alle de spørgsmål, som bliver rejst fra bornholmsk side: Hvor meget dyrere er det at sejle med to små færger i stedet for med én stor? osv. Vi skal selvfølgelig kunne svare på alle relevante spørgsmål, når vi lægger det endelige resultat og det endelige udbud fast.

Til sidst kan jeg ikke nære mig for at sige, at jeg faktisk troede – nu er vi jo meget naive som nye parlamentarikere – at hele den her diskussion om privat og offentlig på en eller anden måde var overstået. At man kan få sig selv til at sige, at alt offentligt altid er godt, eller omvendt, at alt privat altid er godt, er sådan en tankegang, jeg slet ikke kan sætte mig ind i.

Det er vel sådan, at bestemte organisationsformer og selskabsformer passer bedre til bestemte typer opgaver end andre. Og derfor er der ikke nogen fast løsning på forhånd. Man må kigge nøje på, hvordan det ser ud. Og jeg tror, at for Bornholms Trafikken og bornholmsfærgernes vedkommende er det en fornuftig idé nu at give dem chancen for at få en selskabskonstruktion, der kan gøre, at de kan være med i udbuddet og kan være med i den konkurrence, der i øvrigt er på færgetrafikken.

Med de bemærkninger kan Det Radikale Venstre støtte forslaget.

Kl. 10.40

Formanden:

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kan til hr. Martin Lidegaard oplyse, at debatten om offentlige kontra private organisationsformer indtil videre har varet i et par hundrede år og sikkert også vil vare et par hundrede år mere. Dette blot til underretning.

Så vil jeg gå over til det spørgsmål om natfærgen, som fru Margrete Auken også var inde på,

for når vi ser på spørgsmålet om indholdet i den aftale, som nu er lavet mellem de øvrige partier her i Folketinget, så er det helt store problem jo, at natfærgen var en overordentlig god mulighed, især selvfølgelig for den del af befolkningen, der ikke har så store indkomster. Det er jo klart, at de, der har en større indkomst, så nemmere kan få råd til at tage flyet, men for andre mennesker var natfærgen jo en oplagt god ting og også den transportform, som miljømæssigt er den mest forsvarlige.

Hurtigfærger og fly er jo ikke miljømæssigt nogen god idé. Det er natfærger derimod. Og hvis man f.eks. skal frem og tilbage til hovedstaden fra Bornholm, så ville en natfærgeforbindelse, som går begge veje om natten, helt oplagt være en rigtig god idé. Der er nok ikke blevet satset nok på det. Fru Margrete Auken kan sikkert have ret i, at det så skal opprioriteres. Men det er jo da en indlysende rigtig transportform. Så kan man bruge de timer, hvor man sover, til at blive transporteret.

Jeg var også ked af i sin tid – det er snart mange år siden – at man f.eks. nedlagde nattoget til Århus. Det er altså en god transportform at kunne bevæge sig, mens man sover og møde frisk og opladt dér, hvor man skal hen, i stedet for at have siddet stuvet sammen i et miljødælæggende fly og møde stresset og ubehagelig til mode frem til det, man skal. Så den del af det betyder altså, at vi også, når vi ser på indholdet, synes, at det her er skruet uheldigt sammen.

Så ved jeg godt, at man så omfordeler penge, så man får en takstnedsættelse, men der ligger jo så det problem, at privatiseringen altid hviler på urealistiske forestillinger om besparelser. Og det vil sige, at man må regne med, at de penge, som nu er afsat til takstnedsættelser, forsvinder, efterhånden som de negative virkninger af privatiseringen så træder ind.

Derfor tror jeg, at hvis jeg var bornholmer, så ville jeg desværre nok måtte se i øjnene, at de løfter om takstnedsættelser må betragtes som midlertidige. Men det ved jeg ikke. Det kan være, partierne kan garantere dem, uanset hvordan økonomien så i øvrigt udvikler sig. Det kan jo være, man har sådan en aftale. I så fald må jeg jo tage det tilbage, som jeg siger.

Men det betyder altså, at vi sammenlagt mener, at det også trafikalt og miljøpolitisk er en temmelig dårlig løsning, der er valgt.

For nogle mennesker vil det så give det yderligere problem, at de ikke uhindret kan bevæge sig på svensk territorium. Jeg ved så ikke, om