

udlicitering, så kunne man ikke være i følgegruppen. Men hvis det skal forstås som en invitation, er det klart, at Enhedslisten altid er med. Hvis man inviterer os til et møde, så kommer vi, og det ved hr. Ikast godt. Det er i hvert fald ikke det, der har været problemet i denne sag.

Nu siger hr. Kaj Ikast, at der vil blive trafikproblemer, hvis man har København som endemål. Jamen hvad så med Køgemotorvejen? Kommunerne nede på Køgeegn siger, at de hverken kan komme frem eller tilbage, fordi Køgemotorvejen er alt for lille, og nu vil man have endnu mere fragt.

Men hr. Ikast har måske i virkeligheden den idé, at han kan bruge det som påskud til også at udvide Køgemotorvejen, for hr. Ikast har jo ikke andre ambitioner her i verden end at udvide motorveje. Det kan jo være, at det er det. Men han kan ikke påstå, at trafikproblemerne vil blive mindre ved Køgeløsningen end ved Københavnløsningen, hvor vi har Polensfærger og Norgesfærger osv. De bliver i København og er glade for det, så vidt jeg ved. Det har de også god grund til, for de får en fremragende løsning på Nordhavnen i stedet for at blive sendt til Køge.

Ville hr. Ikast sende Norgesfærgerne til Køge? Nej det vil han ikke, for det vil man blive meget ked af i Oslo.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, så let er det nu ikke, må jeg sige til hr. Keld Albrechtsen. 80 pct. af de lastbiler, der kommer fra Bornholm, går mod vest eller mod syd fra Køge. De går ikke ind til København. Det er de beregninger, der ligger på nuværende tidspunkt.

Nu har vi netop lige haft den store vognmandskongres her i weekenden, og sjovt nok var alle vognmændene virkelig begejstret for Køge, og det er jo dem, der kører de store biler, som vi er kede af at få ind gennem København. De ønsker Køge, for de får en meget mere effektiv arbejdsdag, når de kan komme ud at køre med det samme på veje, der er beregnet til det, i stedet for at flette ind og ud gennem København.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg fik ikke rigtig svar på, om det var en invitation til følgegruppen. Det ville egentlig glæde mig

at høre, for så kunne jeg i hvert fald også der arbejde for, at vi fik genåbnet sagen.

Men jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast: Hvorfor er det egentlig, at vognmændene så gerne vil til Køge? Jeg forstår godt, at vognmændene sådan set er ligeglade med, om der er store trafikproblemer på Køgemotorvejen, for så kan de bare kræve, at hr. Ikast skal skaffe dem en ny motorvej. Og det gør han sikkert desværre også nok. Ja.

Men det kan da ikke være seriøst, at man skal arbejde på den måde. Hr. Kaj Ikast ved godt, at trafikken udmærket kan afvikles i København, og jeg har ikke hørt nogen indsigelser fra Københavns Havn overhovedet. De har et anlæg under opbygning, som sagtens kan tage BornholmsTrafikken ind. Og det vil endda blive billigt for BornholmsTrafikken i sammenligning med Køge, fordi man i forvejen skal lave en stor færgeterminal i Nordhavnen.

Kl. 15.15

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så går vi videre i ordførerrækken. Den næste er fru Margrete Auken som ordfører.

**Margrete Auken (SF):**

Af flere grunde var man nødt til at gribe ind i Bornholmstrafikken og beslutte sig for, hvordan den skulle være i fremtiden. Den skal nødvendigvis i udbud, og der er åbenlyse problemer med kapaciteten til gods i det eksisterende system med den voldsomt forøgede trafik til København.

Tidligere, jeg tror så sent som sidste sommer, drejede klagerne sig om brist i forsyningerne til øen i turistsæsonen, og der var også meget store skævheder i kapaciteten, først og fremmest fordi passagerstrømmen så åbenbart går over Ystad, mens natfærgens kapacitet til gods er alt for lille; det er en passagerfærge.

Med det færgeforlig, som SF er med i, tager man udgangspunkt i det faktiske transportmønster og søger at optimere det. Den væsentligste kritik af forliget var – altså af det første, vi lavede – at der ikke var en dobbelt natfærge til København. Forliget havde oprindeligt kun en godsfærge til Køge med en passagerkapacitet på omkring 400-450, deraf 100 til køjer, tror jeg, det var, og den havde natafgang fra Sjælland, da det svarede til Bornholms behov for henholdsvis gods fra øen og forsyninger til øen.

Skønt passagertallet ikke helt kan begrunde det, valgte vi i januar i forligskredsen at ændre