

forliget, så der kom to lidt mindre færger, men stadig væk med rigelig kapacitet. Som følge heraf blev tilskuddet til takstnedsættelser lidt mindre. Det synes jeg vi skal holde fast ved. Det er inden for den samme økonomiske ramme; der er ikke bevilget 8 mio. kr. ekstra. Det er inden for den samme økonomiske ramme, det hele er lavet.

Den kritik, der siden har været, har drejet sig om, at man ikke vil via Køge, selv om man kan være mindst lige så hurtigt i København med S-tog, som hvis båden skulle sejle helt frem til Nordhavn, og man derfra skulle ind til centrum.

Men selv i dag, hvor forholdene ved Kvæsthusbroen er mere attraktive end en eventuel Nordhavnsløsning – det er faktisk lidt lækkert med det hotel, der ligger dernede, det må jeg da indrømme, dér har jeg haft en vis forståelse for mine bornholmske venner – men selv med den der labre løsning rejser langt, langt de fleste over Sverige.

Nu er der jo endda plads til personbilerne på natfærgerne, fordi godset sendes via forsøgsruten til Køge. Det er jo så også derfor, man har set en vis stigning i personbiltrafikken inden for de sidste 2 år på natruten, en stigning, som altså er brudt nu her på det sidste, uden at vi helt kan sige, om det så er permanent.

Men det er i hvert fald interessant at bemærke, at den meget, meget store stigning, der har været, ligger på Ystadruten, og at det altså er en meget marginal del af stigningen, der er gået til natruten. Her på de sidste 2 måneder har der oven i købet været et fald. Det har været et fald på 1,7 pct. af passagertrafikken i forhold til en samlet stigning på 7,4 pct. Men der er jo ikke nogen, der siger, at det bliver ved sådan, men man kan bare se en tendens dér.

Bornholmstrafikken er et samfundsanliggende. Ansvar kan ikke skubbes væk fra staten og lægges helt over til Bornholm, selv om man altså i svage stunder kunne være fristet til at sige: Ja, nu gør vi det.

Men det er klart, at hvis der disponeres forskert, kan man jo ikke fra statens side være lige glad og lade øen sejle sin egen sø og sige: Det er I så selv ude om. Det kan vi jo ikke. Det er vores ansvar, vi er nødt til at påtage os det, og vi må derfor også gøre det, vi finder rigtigt.

Jeg har altså endnu ikke hørt et eneste argument mod det reviderede forlig, som sagligt kunne anfægte det. Langt det meste – om ikke det hele – er følelser, og det går på, at selv om man rejser over Sverige, skal man have Køben-

havnslinjen, det er livsnerven, som man kalder den, og uanset at rejseafstande- og tider til København stadig væk med Køgeruten er nogenlunde de samme, om ikke ligefrem bedre, så vil kritikerne altså ikke acceptere, at man overhovedet anstændigvis kan lande i Køge.

Jeg kan ikke høre det på anden måde, end at det er, fordi pæne mennesker ikke kan lande i Køge. Det er vi altså ikke enige om i forligskredsen. Vi fastholder, at da det er en godsfærge, er det vigtigt, at vi har valgt Køge. Langt det meste af godset skal vestover og sydover, og det må vi tage hensyn til. Da så de passagerer, der har brug for en natrute, stadig væk kan nå København hurtigere, end de kunne med den anden, kan jeg altså ikke begribe, hvad det er for noget, vi er oppe imod, og hvorfor det skal være så svært.

SF står selvfølgelig ved forliget, men der er som sagt også meget gode transportgrunde til at gøre det, og det er vigtigt for os, at vi er med i konkretiseringen af udbuddet.

Kl. 15.20

Vi må heller ikke glemme, at trafikken til Bornholm er langt bedre og også vil være det efter forliget, end den var for bare få år siden. Det overses meget tit i den aktuelle debat, at Bornholm har fået et kolossalt løft i forhold til, hvordan det var for bare få år siden.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Fru Margrete Auken siger, at det bare er følelser, at der ingen saglige argumenter kommer fra Bornholm. Det synes jeg nu nok er meget stærke udtalelser.

Så laver fru Margrete Auken et lille fif, for når hun så skal sammenligne, hvor lang tid det tager at komme ind i København ved hjælp af S-banesystemet fra Nordhavn Station, så lægger hun den tid til, som natfærgerne skal bruge for at sejle den afstand, der er fra Køge til København. Jo, men det var det lille fif, fru Margrete Auken lavede for at få sit regnestykke til at gå op.

Men selvfølgelig starter man, når man kommer ind med natfærgerne, dér, hvor den ligger. Det tidspunkt afpasser man jo, så det kan man ikke medregne i sammenligningen. Derfor må man sammenligne med, at man går hen til Nordhavn Station, og så er man inde i det centrale S-togs-system og har ganske kort afstand også til metroen. Hvorimod, hvis man kommer fra Køge, det må fru Margrete Auken da erkende, så tager det altså væsentlig længere tid at