

Og man skal selvfølgelig også have de sidste teknologiske fremskridt med, og tiden går jo hurtigt inden for den branche: For 10 år siden var der slet ingen katamaranfærger, og i dag er nogle af dem altså gevaldigt store, og skrogformerne er anderledes, og støjen er væk. Det er simpelt hen udviklingen, der er løbet stærkt.

Jeg ved godt, at der er mange, der har den holdning til katamaraner, at det er nogle skibe, der bare udspyr sort røg, men det er nok fordi i hvert fald Cat-Link har været meget i vælten, hvorimod man kan se, at Mols-Linien, der kom nogle år senere, med sine gasturbiner er fulgt med den teknologiske udvikling.

Og dér har vi den holdning, at vi tror, at energiregnskabet dermed kan blive bedre, også med det, der ligger i rapporten, hvor man bl.a. fremfører noget, som jeg synes er genialt: at man kan lade færgerne sejle stærkt, når der er behov for det, og til gengæld om vinteren og på de dage, hvor ikke mange benytter færgerne, lade dem sejle de 20 knob, som er den almindelige fart for en færge, for det gør, at uledningerne fra færgernes motorer ikke bliver så slemme, som vi hidtil har set.

Vi ved jo, at der i dag kommer ret meget svovl, og hvad ved jeg af forskellige ting, op af skorstenene på de gamle færger, fordi de gamle færger bruger noget dårlig olie, og her er der nogle fordele ved de nye færger.

Men som sagt går udviklingen videre på det her område. Og jeg tror også, at hvis man får regnet det med, som desværre ikke er med i den rapport, der foreligger, nemlig hvor meget energi der vil blive brugt, når vi får den faste forbindelse over Øresund og får eltog fra København til Ystad osv., så vil der blive et helt andet energiregnskab.

Man har gjort noget lignende før, idet man lavede et energiregnskab for Cat-Link-færgerne fra Århus til Kalundborg og videre med toget til København, og her viste det sig, at det at fragte en person på den måde ikke kostede meget mere olie, end hvis det foregik over Storebælt.

Så der er altså nogle muligheder her i fremtiden, som kan gøre det bedre, og det vil vi godt være med til at se på.

Samtidig skal man også tage dét op, at når der i højtiderne er mange bilister og øvrige passagerer, der skal med en færge, og det er en hurtigfærge, skal der altså to almindelige færger til for at fragte det samme over. Og regner man dét ud i penge, så koster en katamaran

eller en anden form for hurtigfærge vel i dag noget i retning af 400-500 mio. kr., hvorimod det altså, hvis det skulle være to færger af den slags, der er i dag, men nyere, ryger op i nærheden af 800 mio. kr.

Og hvis man husker, at DSB i sine annoncer rundt omkring, da den faste forbindelse over Storebælt kom i gang, flyttede Sjælland helt over til Fyn, kan jeg sige med hensyn til Bornholm, at hvis der er en hurtigfærge fra Ystad til Bornholm og man tager toget fra København til Ystad, vil der også ske det, at Bornholm bliver flyttet nærmere til København, i hvert fald på samme måde, som Århus er det i dag, altså med den samme tidsfaktor: 2½ time fra København til Bornholm, for det er den tid, en togpassager bruger fra København til Århus.

Vi synes også, det er fornuftigt med flerårige budgetter, og det har vi sagt ja til andre steder, bl.a. i forbindelse med privatbanerne, og derfor synes vi, det er i orden.

Men hensyn til fragtpriiserne, som også har været diskuteret, vil vi godt være med til at se på det område også og ikke bare vedrørende Bornholm, men også de andre øer, der findes. Det er noget, vi har været talsmænd for, også når vi har diskuteret de andre øer i Danmark.

Vi mener også, at det er i orden, at man laver de aftaler med Bornholms Amt, der er nævnt i forslaget til vedtagelse. Men med baggrund i det forslag er der måske nogle, der føler, at det hele bliver udsat, men det er ikke meningen; det vil vi godt garantere for fra SF's side. Det, der er meningen med det, er selvfølgelig at få et ordentligt beslutningsgrundlag.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jo snart klart for os, der har siddet i Trafikudvalget i det sidste års tid, at Bornholmstrafikken står over for store ændringer. Og det er ikke kun, fordi charteraftalen for en af selskabets tre færger udløber fra maj næste år; det er også et spørgsmål om, at bornholmerne har været utrolig aktive over for både Trafikudvalget og ministeren med hensyn til at fremkomme med deres ønsker for, hvad der skal ske, vil jeg nok sige.

Derfor blev der også sidste år nedsat et hurtigtarbejdende udvalg til at foretage en analyse af den fremtidige trafikbetjening på Bornholm, og det var vi glade for, for vi synes, en sag som denne fortjener en virkelig grundig behandling.

Der er selvfølgelig nogle ting her, som udvalget ikke har kunnet fortælle os. Man ved ikke,