

resultatet af drøftelsen var, at man mente, at man skulle åbne de eksisterende lejer deroppe. Så er jeg ligeglad med, om man kalder det en afgørelse, eller hvad man kalder det.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet stiller vi os spørgsmålet, om der er forskel på reel konkurrence alt afhængig af, hvem der er parter. Vi mener, at der skal handles ens.

Trafikministeren har givet en fyldestgørende redegørelse for sagens forløb og også løbende været i samråd. Derudover har han ved skriftlige besvarelser orienteret og fulgt op på sagen. I sommerens løb var Trafikudvalget også inviteret op for at besigtige overfarten og fik samtidig en gennemgang af sagen. Helsingør Kommune og Miljøministeriet har været inddraget i løsningsmodeller, og Transportrådet er af Trafikudvalget blevet bedt om at udarbejde en rapport om færgedriften. Det sidste har man så ikke villet afvente.

Men der skal ikke herske nogen tvivl om, at for Socialdemokratiet er reel konkurrence det, at alle parter har samme vilkår og betingelser. Derfor er løsningen et nyt færgeleje, der places, så overfarterne ikke generes af hinanden. Det vil sige, at Socialdemokratiet afviser den foreslåede dagsorden.

Svend Heiselberg (V):

Lad mig indledningsvis sige, at Venstre ønsker fri konkurrence, og at vi gerne medvirker til at bryde monopollet for såvel Helsingør færgerute som andre monopoliserede ruter.

Netop her på Helsingør-Helsingborg-ruten ser vi jo et tydeligt eksempel på, hvad der sker, når der ikke er fri konkurrence. Så bliver priserne skruet op i skyhøjde. Men denne moral eller manglende moral har vel været årsag til at fremkalde kravet om konkurrence.

Det forlyder nu, at ScandLines har besluttet at sænke transportpriserne. Herved imødegår ScandLines en del af den kritik, der har været rejst, men kritikken er så også blevet brugt til at stille krav om, at der oprettes en konkurrerende rute med brug af statens faciliteter, det være sig færgelejer eller overfartsområder.

Venstre vil ikke være med til at diktere, at det vil være forsvarligt at skabe mere trafik fra de eksisterende færgelejer. Det var også det, der lå bag Trafikudvalgets beslutning om at lade Transportrådet komme med sin bedømmelse – vist efter forslag fra De Konservative.

Hvis der er nogen, som har mod og lyst til at starte en konkurrerende rute op på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og hvis nogen mener, at det kan være rentabelt, hvad jeg ikke skal blande mig i om det er, så skal de selvfølgelig have anvist et område, hvor de for egen regning kan bygge og etablere de nødvendige faciliteter, der skal til, for at de kan drive færgedrift.

Men lad mig minde om, at der om 5 år står en fast forbindelse færdig mellem København og Malmø, og hvis vi erindrer os den prognose, der blev lavet i 1993-94, hvor 12.000 bilister blev interviewet, viste det sig, at to ud af tre bilister, der tog via Helsingør, med fordel kunne benytte Øresundsbroen. Men derfor kan det da godt være, at det kan gå at investere i færgelejer og i opmarchfaciliteter, men jeg mener at kunne huske, at staten i begyndelsen af 1990'erne lavede en investering i nødvendige faciliteter på 785 mio. kr., og at svenskerne investerede betydeligt større beløb. Og lad mig da også minde om, at rederiet Stena Line i Frederikshavn har lejet arealer af staten og har måttet deltage i anlæg af to færgelejer, selv betale et færgeleje, har opført terminaler for ca. 100 mio. kr., og det var tilsvarende forhold i Rødby Havn.

Så der er ikke noget usædvanligt i, at vi siger, at de, der vil i gang med at drive færgedrift, selv må betale og etablere de faciliteter, der er nødvendige, men der skal selvfølgelig anvises et sted i eller i nærheden af havnen, hvor det kan lade sig gøre.

Vi vil derfor i Venstre stærkt opfordre trafikministeren til at anvise, hvor et rederi kan etablere sig med færgelejer, opmarchfaciliteter m.v., efter at Transportrådet har udtalt sig. Vi går ud fra, at regeringen er enig heri, så alene derfor ønsker vi ikke at stemme for den foreslåede dagsorden.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Ja, jeg er lidt ked af, at hr. Jacob Haugaard ikke er til stede i dag. Det skyldes, at da jeg sad og nærlæste sagsforløbet før denne her forespørgselsdebat, mindede det faktisk mest om en blanding af »Hallej på badhotellet« og »Javel, hr. minister!«, og det skal man jo nok være ansat i showbiz for at kunne overskue.

Men nu er denne forespørgsel omkring ændrede konkurrenceforhold på Helsingør-Helsingborg-overfarten imidlertid ikke showbiz. Det er dyb alvor. Det er alvor for alle de forbrugere, der i mange år har måttet betale uhørt høje priser for den korte overfart, og det er alvor for regionens fremtidige udvikling.