

Fra 1993, altså under denne ministers regeringstid, er priserne steget med 100 kr. for en enkelt tur fredag, lørdag og søndag. Hr. minister, det drejer sig om 25 minutters sejlads, en sejlads, der i perioder koster knap 600 kr. Det kan vist kun kaldes åger, og det er kun muligt at gennemføre, hvis man har et monopol.

Med henblik på regionens udvikling er det formodentlig således, at hovedstadsregionen kan, hvis man fra politisk side forstår samarbejdets ædle kunst, gå hen og blive en meget kraftfuld del af, hvad der i det næste århundrede kan blive Skandinaviens hovedstad.

Det kræver imidlertid en stillingtagen til, hvad det er, vi egentlig vil med samfærdslen over Øresund. Vil vi samvær, eller vil vi integration? Jeg selv tilhører den gruppe, der gerne så en helhjertet integration i regionen, og ifølge de informationer, jeg har, er der i Øresundsregionen, hvilket altså omfatter begge sider af Øresund, et bruttoregionsprodukt på over 700 mia. kr. Det er mange penge.

Derfor er det for Det Konservative Folkeparti ikke bare en sag om fri konkurrence – det er det i særdeleshed oppe på ruten omkring Helsingør-Helsingborg – men det er altså også i et videre perspektiv en sag om regionens fremtid.

Men for vores trafikminister har sagen tilsyneladende bare været en sag om DSB-rederiets fremtid, et anliggende, der burde have fyldt meget mere på bestyrelsesplan end på regeringsplan. Så fra at kunne have været en del af en større visionær plan har ministeren fået denne sag ned på et niveau, hvor Bamses sang »I en lille båd, der gynger« passer udmærket.

Lad mig derfor med baggrund i konkrete eksempler bane vej for yderligere spørgsmål i denne sag. I EU-Kommissionens brev af 12. april 1995 konkluderes, efter at Kommissionen har gennemgået et svar fra den danske regering af 3. marts 1995:

»Kommissionen finder det ikke godtgjort, at der er utilstrækkelig med plads i Helsingør havn til andre rederier.«

Ligeledes kommenteres i denne EU-skrivelse indtryk af et besøg på Helsingør havn:

»Dette besøg bibragte det indtryk, at der er tilstrækkelig med plads til at lade andre rederier operere enten i de eksisterende faciliteter, der benyttes af ScandLines, eller i andre dele af havnen.«

Men trafikministeren er åbenbart af en anden opfattelse, idet han i det af mig stillede spørgsmål nr. S 1949 svarer, at det nuværende anlæg i

Helsingør er skræddersyet til én færgeoperatør, at terminal- og havnefaciliteter, færger og færgedisponering, terminalbetjening, billetsalg, kontrol m.m. tilsammen udgør ét sammenhængende trafiksystem, at der ikke er plads til yderligere operatører, og af svaret fremgår det også, at heller ikke i Helsingør statshavn giver pladsforholdene mulighed for anløb af nye færger – altså en stærk uoverensstemmelse mellem trafikministerens opfattelse af tingene og EU-Kommissionens opfattelse.

Det skal lige tilføjes, at Kommissionens konklusioner er foretaget på baggrund af det materiale, hr. Jan Trøjborgs eget ministerium har fremlagt.

Jeg må derfor spørge ministeren: Kan ministeren bekræfte eller afkræfte, at der i årene før samsejlingen i Helsingør havn var en trafikintensitet på over 150.000 anløb årlig, og at der nu til sammenligning er omkring 50.000 anløb årlig? I bekræftende fald kan ministeren måske forklare, hvad der får dette fald i trafikintensiteten til at gøre det sikkerhedsmæssigt uansvarligt at imødekomme Konkurrencerådets og EU-Kommissionens henstillinger.

Det tidligere påpegede misforhold fører til, at regeringen inviterer Kommissionen til en egentlig besigtigelse af havnen, hvilket finder sted den 19. juni 1995. Denne besigtigelse samt i hvert fald ét efterfølgende møde synes ikke at rokke ved det faktum, at både Konkurrencerådet og EU-Kommissionen ikke finder konkurrencesituationen tilfredsstillende.

Derimod er det lykkedes Trafikministeriet at overbevise EU-Kommissionen om, at der sker noget i sagen, for af EU-Kommissionens skrivelse af 29. september 1995 fremgår det, at Kommissionen ved møde med Trafikministeriet den 25. september 1995 er af den overbevisning, at monopolsituationen på overfarten Helsingør-Helsingborg vil være brudt omkring den 1. april 1996.

Kommissionen er også af den opfattelse, at løsningen bliver bygning af et fjerde leje, der ifølge ministeriet skulle bygges på fire måneder, og at myndighedsgodkendelser vil blive accelereret og derfor tage under 1 måned.

Disse konklusioner tager trafikministeren imidlertid afstand fra i sin skrivelse af 16. oktober 1995 til Folketingets Trafikudvalg, idet ministeren i tredje afsnit skriver:

»De afsluttende bemærkninger i direktørs Temple Langs brev må Trafikministeriet derfor tage klart afstand fra, også fordi de efter mini-