

skulle sikre en bedre, mere sikker og mere stabil drift mellem Helsingør og Helsingborg. Det er heller ikke specielt udtryk for sund fornuft at forestille sig en større bilstrøm tværs igennem Helsingørs sagesløse centrum, og det ønsker man da heller ikke.

Det, der provokerede forespørgerne, er jo de høje priser, og på det punkt lusker ministeren da også rundt om den varme grød. Priserne er naturligvis politisk fastsat, og priserne er sat højt, fordi prisen for at køre over Øresundsbroen skal være høj, for at man kan have den ringeste chance for at få skidt til at løbe rundt, og det står i broloven, at taksterne på Helsingør-Helsingborg-overfarten er retningsgivende for taksterne for at køre over broen. Så er den jo ikke længere.

Men jeg har bestemt ikke noget imod politisk fastsatte transportpriser. Tværtimod er høje priser for den forurenende individuelle biltrafik og lave priser for den kollektive, skinnebårne trafik helt i orden for mig, men det er desværre ikke det, der har drevet værket i denne sag. Det har derimod den skumle beregning, der dybest set handler om, at en stærkt vaklende rentabilitet i Øresundsbroen skal rettes op.

Men det er jo slet ikke det, der er på dagsordenen i dag. Hele den historie er en medieskabt ikkehistorie, og Enhedslisten kan ikke stemme for dette dagsordensforslag. Men vi kan måske hjælpe hr. Stefan Rasmussen med hensyn til, hvorfor heller ikke han kan stemme for det, for vi kan minde hr. Stefan Rasmussen om, at han stemte for loven om DSB Rederi A/S, og deri indgik det jo som både politisk og økonomisk forudsætning, at selskabet havde driften af Helsingør-Helsingborg-overfarten i de eksisterende lejer. Derfor er det meget vanskeligt at stemme for et dagsordensforslag af denne karakter, når man i sin tid har stemt for DSB-loven.

Arne Melchior (CD):

Hr. Tommy Dinesen erklærede sig enig i de synspunkter, hr. Svend Heiselberg gav udtryk for. Det kan jeg også gøre, og dermed tilslutter jeg mig altså stort set, hvad hr. Tommy Dinesen sagde, og jeg tilslutter mig i høj grad, hvad trafikministeren har sagt. Og så er CD's markering i denne sag vel hjemme, om jeg så må sige.

Det er lidt synd for hr. Ole Donner, men han misinformerer. Så det er ikke kun synd for ham; det er mere synd for hr. Stefan Rasmussen, at de begge to har forlæst sig på en artikelserie igennem mange måneder i dagbladet Børsen, som

tror, at det her har fundet de vises sten, hvad dagbladet aldeles ikke har.

Jeg vil først sige noget om prisen på overfarten:

Det er rigtigt – som jeg tror hr. Donner citerede mig for – at jeg har sagt, at weekendprisen i sommerweekenderne på overfarten, som var helt oppe på lige ved 600 kr., var alt for høj. Det står jeg stadig ved. Dog skal man lige huske, at det altså var ud fra ganske almindelige markedsmæssige principper, nemlig for at trække trafikken lidt bort fra weekenden, og det lykkedes jo også i stort omfang. Derfor satte man altså prisen i sommerweekenderne noget højere. Det kan så diskuteres, om man burde have gjort det, og om det var den rigtige pris, men der var i hvert fald en tanke bag det, som ikke er fri foretagsomhed ganske fremmed. Men nu er prisen altså, ifølge hvad trafikministeren har oplyst, på ca. 350 kr.

Så er der nogle, der taler om den korte overfartstid og siger, at så må 350 kr. stadig være for meget. I den forbindelse skal jeg erindre om, at prisen tur-retur over Storebælt er 560 kr., og jeg skal dernæst erindre om, at ved en sådan prisfastsættelse er sejltiden naturligvis væsentlig, men ikke afgørende alene. Der er en række omstændigheder – læs: udgifter – som er de samme, uanset om sejltiden er 25 eller 55 minutter. Det drejer sig om opmarchbaner, om færgelejer, om terminalbygning, om billetsalg, om sikkerhedskontrol og om pligten til at sejle også på tabgivende tidspunkter. Alt dette påvirker selvfølgelig i høj grad prisen, og omkostningerne ved de her opremsede forhold er lige stor, uanset hvor lang sejltiden er.

Så vil jeg gerne sætte spørgsmålstejn ved, om nogen kan sejle billigere. Vi har hørt det så tit. I sin tid, da jeg sad i trafikministerstolen, fik jeg telefonisk flere gange tilbud fra Tjæreborg om, at man kunne flyve indenrigs til halv pris, og hver gang jeg udbad mig dette skriftligt, så udeblev det. Og ved at sammenligne amerikanske indenrigspriser, der altid fremhæves som særlig billige, med danske er jeg kommet til det resultat, at de amerikanske aldeles ikke er billigere end de danske, nemlig når man sammenligner listepriis med listepriis og ikke tilbudspriser i det ene land med listepriis i det andet land.

Derfor er jeg i høj grad i tvivl om, hvorvidt nogen vil have mulighed for at sejle billigere. Det kan de jo så komme til at bevise. Men det er da helt oplagt, at hvis man vil have adgang til de eksisterende lejer, så har man kun én mulig-