

Svar (19/12 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Når spørgeren henviser til opførelsen af et nyt færgeleje, forholder jeg, der tænkes på et leje uden for statshavnen i Helsingør, dvs. ud for Scandlines A/S's nuværende opmarchareal.

I perioden op til vedtagelsen af Lov om konkurrerende færgefart nr. 337 af 1. maj 1996 fik ministeriet forelagt skitser til forskellige projekter. Spørgeren henviser i begrundelsen for spørgsmålet til en anlægsudgift på 30 mio. kr. for et nyt færgeleje. Dette beløb skal sammenlignes med et beløb på ca. 50 mio. kr., som, med forbehold for Folketingets Finansudvalgs godkendelse, skal udbetales til Scandlines A/S som kompensation for afgivelse af færgeleje 1 i Helsingør Havn.

Ud fra den angivne beløbsstørrelse på 30 mio. kr. er jeg ikke i stand til at afgøre, hvilket projektforslag der konkret henvises til. I øvrigt ville etablering af et færgeleje uden for statshavnen i Helsingør efter vor bedste vurdering, alt indberegnet, være blevet væsentligt dyrere.

Jeg henviser desuden til indledningen til den af Trafikministeriet i februar 1996 offentliggjorte rapport: »Konkurrerende færgefart Helsingør-Helsingborg«.

Jeg tillader mig at citere:

»I 1992 klagede rederiet Mercandia til Europa-Kommissionen over afslaget på rederiets ansøgning, og i 1994 rettede Europa-Kommissionen henvendelse til den danske regering herom.

Konkurrencerådet rettede i maj 1993 en henvendelse til den daværende trafikminister med anbefaling om, at der blev åbnet for konkurrence på overfarten.

Der har derfor gennem længere tid været arbejdet på at skabe konkurrence på ruten, idet det var opfattelsen, at dette bedst kunne ske ved etablering af et nyt færgeleje i Helsingør.

Ansøgning om et privat projekt vedrørende et nyt leje syd for DSB's nuværende lejer har været behandlet i 3 versioner, men er for alles vedkommende stødt på modstand hos de lokale plan- og vejmyndigheder, senest i december 1995.

I begyndelsen af januar 1996 blev det herefter besluttet, at muligheden for at skabe konkurrence på overfarten skulle ske med udgangspunkt i udarbejdelsen af et forslag til anlægslov vedrørende et nyt leje.

Overvejelserne herom er imidlertid opgivet, idet det dels ikke var muligt at finansiere dette af statslige midler, dels fordi Europa-Kommissionen ikke har fundet, at etableringen heraf for private midler ville medføre, at der blev skabt konkurrence på lige vilkår med ScandLines.«

I førnævnte rapport blev også mulighederne for etablering af et nyt leje inde i statshavnen mellem stationen og leje 1 undersøgt.

Dette forslag måtte også opgives, jfr. p. 43 i rapporten, da det ville «... indebære en række alvorlige konflikter i relation til afvikling af trafikstrømme i terminalområdet. Endvidere må der forudsættes en koordinering af trafikafviklingen mv. mellem de konkurrerende rederier i et antageligt urealistisk omfang. Desuden vil tidsaspektet vedrørende de forudsatte nødvendige anlægsarbejder gøre det umuligt at starte færgetrafik førend efter sommersæsonen i 1996.«

Som det fremgår af citaterne fra førnævnte rapport, var det af bevillingsmæssige grunde ikke muligt for staten at påtage sig ansvaret for etablering af et nyt leje uden for Helsingør Havn, og bl.a. af praktiske grunde ikke muligt at etablere et nyt leje inde i havnen.

Jeg kan således ikke svare bekræftende på det stillede spørgsmål.

Spm. nr. S 819

Til forskningsministeren (16/12 97) af:
Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af nr. S 674 oplyse, om Ameritech har fået flere oplysninger om bekendtgørelserne om forsyningspligt end offentligheden?«

Svar (22/12 97)

Forskningsministeren (Jytte Hilden):

Staten har ikke videregivet oplysninger til Ameritech om bekendtgørelsen om forsyningspligt.

Tele Danmark har på eget initiativ overfor Forskningsministeriet oplyst, at man har orienteret Ameritech om Forskningsministeriets overvejelser om fastlæggelsen af forsyningspriserne, således som disse fremgår af Forskningsministeriets notat af 21. oktober 1997 »Detail-