

[Ministeren for offentlige arbejder.]

investering på 45 mill. kr. i Hanstholm havn at kunne drage den konklusion, at anlægget af en fiskerihavn ved Hanstholm vil være samfundsøkonomisk rentabel. Udvalget finder det endvidere sandsynligt, at havnens anlæg vil udløse nyt lokalt initiativ og herigennem øge tilgangen af arbejdskraft og kapacitet til fiskerierhvervet, og endelig peger udvalget på, at havneanlægget vil bidrage til løsning af beskæftigelsesproblemet i Thisted amt ved at give basis for en økonomisk ekspansion i denne del af landet.

Det er klart, at en havn med en så betydelig anlægsudgift ud fra en ren statsfinansiell betragtning ikke vil være rentabel, hvis man går ud fra det nuværende niveau for skibs- og vareafgifter i statshavnene, men som følge af, at oprensingsudgifterne skønnes at ville kunne holdes nede på et beløb af ca. 50 000 kr. årlig, mener udvalget, at Hanstholm havn med fuld kapacitetsudnyttelse efter 1. udbygning vil kunne give et mindre løbende driftsoverskud, som dog ikke vil være tilstrækkeligt til forrentning og afskrivning af anlægskapitalen.

Regeringen har kunnet tiltræde den konklusion, som Hanstholmhavnudvalget af 1955 er kommet til, for så vidt angår vurderingen af Hanstholm havns betydning for fiskerierhvervet og for egnsudviklingen i denne del af landet. Man har imidlertid fundet det rigtigt, når der for en betydelig udgift skal bygges havn i Hanstholm, da at bygge en havn, som tillige kan tjene trafikformål i et sådant omfang, at der skulle blive basis for en virkelig industrialisering i den pågældende egn. Ganske vist vil en kombineret trafik- og fiskerihavn udført efter de retningslinjer, der er angivet i udvalgets skitseforslag B, blive ca. 31 mill. kr. dyrere end en ren fiskerihavn, men fordelene ved i denne egn af landet at have en havn, som altid vil være isfri, og som vil kunne tjene som nødhavn også for store skibe, idet der forudsættes at blive en vanddybde i trafik-

havnen på 8-8,5 m, er så betydelige, at regeringen har fundet det rigtigst at søge tilslutning til den større havn, hvilket også er kraftigt anbefalet af det lokale Hanstholmudvalg og fra erhvervsside.

Derimod mener regeringen ikke, at der er nogen basis for at overveje en gennemførelse af Hanstholm havn som dybvandshavn med vanddybder helt op til 12-14 m, idet udgiften til en sådan havn må antages at ville andrage henimod 300 mill. kr.

I forbindelse med anlægget af Hanstholm havn som kombineret trafik- og fiskerihavn må der som tidligere regnes med en udbygning af vejforbindelsen til havnen, hvortil der vil kunne ydes vejfondstilszkod efter de sædvanlige regler, hvorimod der næppe vil blive tale om at føre jernbanen fra Thisted op til Hanstholm. Et sådant jernbaneanlæg i forbindelse med etablering af jernbanefærgeleje i Hanstholm vil i det mindste komme til at koste omkring 24 mill. kr.

Efter færdigbygning af Hanstholm havn, der bør ske i to tempi, og hvoraf 1. udbygning efter principperne i skitseforslag B vil koste omkring 90 mill. kr., medens 2. udbygning vil koste ca. 13 mill. kr. og i det væsentlige vil komme til at bestå i en udvidelse af fiskerihavnen, vil det efter regeringens opfattelse være nødvendigt og naturligt at udvise tilbageholdenhed med investeringer i fiskerihavnsudvidelser andre steder på den jyske vest- og nordøstkyst. Dette problem vil formentlig løses af sig selv ved, at en stor del af de fiskere, som ellers ville være søgt til de eksisterende havne, nu i stedet søger til Hanstholm, hvor mulighederne, efter hvad jeg lige har sagt, må påregnes at blive mindst lige så gode som andre steder. I øvrigt har vandbygningsvæsenet som bekendt netop afsluttet de i 1941 vedtagne betydelige udvidelser af fiskerihavnene i Skagen og Frederikshavn til anlægsudgifter på henholdsvis ca. 12 og 19 mill. kr., og i Esbjerg vil man i løbet af kort tid have gennemført en udvidelse af fiskerihavnen med et 5. bassin til ca. 13 mill. kr. Endvidere foreligger fra