

Risgaard Knudsen: Den meget hurtigt fremadskridende containerisering har givet havnen i Frederikshavn en stærk placering, en central placering i forhold til flere andre havne, og der er ingen tvivl om, at denne udvikling allerede nu nødvendiggør visse udvidelser. Havnens geografiske beliggenhed må også i høj grad begrunde sådanne udvidelser; bl. a. kan der være grund til at pege på de ret betydelige havneudvidelser i Göteborg, som uden tvivl vil føre til, at Göteborg mere og mere får præg af at være en fællesnordisk trafikhavn.

Jeg skal ikke skjule, at det har glædet mig, at ministeren også er af den opfattelse, at det inden længe kan blive nødvendigt med visse havneudvidelser i Frederikshavn. Ifølge Berlingske Aftenavis for tirsdag den 24. februar i år skal ministeren i en tale være gået ind for, at havnen i Frederikshavn udbygges til en jysk centralhavn. Det lyder meget fornuftigt, og som folketingsmand valgt i det pågældende område vil jeg gerne takke ministeren for de meget saglige udtalelser vedrørende Frederikshavns havn.

Det ville glæde mig, såfremt ministeren allerede nu har mulighed for nærmere at oplyse, hvornår den, om jeg så må sige, bebudede havneudvidelse kan ventes påbegyndt.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg kan sige til det ærede medlem, at jeg har nu ikke anvendt udtrykket centralhavn hverken om Frederikshavn eller Esbjerg. Den udtalelse, der omtales, er en udtalelse i forbindelse med en almindelig gennemgang af trafikproblemer, derunder et afsnit om havnespørgsmålene.

Den almindelige betragtning må være den, at den første forudsætning for en udbygning af havnefaciliteter eller tilvejebringelse af mere plads i havne naturligvis er, at der er en efterspørgsel efter dem, en trafik, som har brug for dem. Denne betingelse er selvfølgelig almindelig og må gælde alle havneinvesteringer uanset hvor. Men ud over dette er der jo et planlægningsmæssigt synspunkt, som kan føre til, at det selv for steder, hvor der er en vis efterspørgsel eller en vis mulighed for en vækst, af planlægningsmæssige grunde ikke er givet, at man skal udbygge.

Det, der ligger bag mine udtalelser om

Frederikshavn og i øvrigt også om Esbjerg, er, at de to havne i hvert tilfælde hører til de havne, hvor man må forvente, at der vil komme en stigende efterspørgsel både i kraft af en fortsat stigende færgetrafik til Norge og Sverige og i kraft af en almindelig vækst i udenrigshandel og af omlægning af transportveje og transportmetoder, og at dette naturligvis indicerer, at der kan opstå behov for en udvidelse.

Mine udtalelser skal altså forstås positivt på den måde, at det er min opfattelse, at i det omfang og på de tidspunkter, hvor et sådant behov opstår, må man være parat til at følge det op.

Risgaard Knudsen: Jeg føler anledning til at takke ministeren for svaret og kan heller ikke afholde mig fra at tilkendegive, at dette svar i høj grad var en vejledende udtalelse. Jeg er ikke i tvivl om, at der også uden for tinget er mange, der vil hæfte sig ved denne vejledende udtalelse.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Vivike* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren give De Danske Spritfabrikker tilladelse til at lægge en spildevandsrørledning ud i Kattegat uden krav om, at spildevandet skal renses?“

Skriftlig begrundelse:

Der tænkes på De Danske Spritfabrikkers plan, om at bygge en gærfabrik og en kartoffelproduktfabrik ved Djurslands kyst. Spildevandet fra disse to fabrikker vil forurene i samme grad som en by på 160.000 indbyggere, hvilket indebærer risiko for, at ynglepladser for fisk og nogle af vore bedste badestrande bliver ødelagt. Dette kan undgås, hvis ministeren kun giver tilladelsen på betingelse af en effektiv rensning af vandet, inden det udledes.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg kan oplyse, at vi i ministeriet for offentlige arbejder ikke har modtaget noget andragende fra spritfabrikkerne om tilladelse til på søterritoriet at etablere en afløbsledning fra den påtænkte gærfabrik ved Glatved, men vi har selv i en skrivelse af 2.