

[Bernhard Baunsgaard.]

sig til rette med den pågældende kommune, og det må være regeringen og ministeren, der spiller ud, eftersom ansvaret for statssager klart ligger hos disse.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (19/8 75):

Efter at en arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra Skanderborg kommune og ministeriet for offentlige arbejder havde gennemgået kommunens erstatningskrav i anledning af opgivelsen af vejdirektoratets udflytning og den 29. april 1975 afgivet et notat om sagen, havde jeg den 6. maj 1975 en drøftelse med repræsentanter for kommunen.

Jeg påpegede her, at en godtgørelse til kommunen efter det foreliggende i det store og hele måtte hvile på en politisk afgørelse, som henhører under folketinget. Jeg ville derfor sondere nærmere, hvorledes indstillingen til sagen var i tinget, herunder særligt blandt de lokale folketingsmedlemmer.

Jeg har talt med flere af disse og påtænker, så snart tinget er inde igen, at indkalde alle de lokale medlemmer til en samlet drøftelse.

Herefter vil jeg hurtigt tage stilling til, om og i hvilket omfang der er grundlag for at gå videre med sagen.

Af *Lowzow* (KF) til ministeren for offentlige arbejder (11/8 75):

„Vil ministeren sikre, at Århus havn får samme økonomiske muligheder som Esbjerg havn, hvis en statslig investering i Esbjerg forvrider konkurrenceforholdene de to havne imellem?“

(Spm. nr. 304).

Begrundelse.

Spørgsmålet stilles på grund af den senere tids pressedebat om nye statslige investeringer i trafikhavnen i Esbjerg, hvor man allerede har en gæld til staten på 130 mill. kr. på særdeles fordelagtige vilkår. Der tales også om en uddybning til 11 m over Grådyb Barre, som vil koste staten ca. 10 til 15 mill. kr. i årlig udgift.

Danmark har i dag to havne, der har international klassificering som basishavne, den ene er Århus havn.

Der findes i dag kun én havn i Danmark

med 12 meters kajdybde, og det er Århus havn.

Århus havn har netop modtaget tilladelse til store udvidelser, som nu er igangsat, og de foretages på selvfinansieringsgrundlag som hele resten af havnens drift.

Der kan i det nye bassin etableres 12 meters dybde for en engangsudgift på ca. 3½ mill. kr.

Århus havn har altså alle muligheder for, uden skatteydernes tilskud, at fortsætte som en sund og stor virksomhed af uvurderlig betydning for hele Danmark vest for Store Bælt, hvis ikke man ved brug af statsmidler i Esbjerg forvrider det økonomiske grundlag for drift og takstpolitik.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (19/8 75):

I forbindelse med vurderingen af, om statslige investeringer i Esbjerg trafikhavn skulle medføre en forvridding af konkurrenceforholdene mellem Esbjerg og Århus havne, vil det være naturligt at stille det spørgsmål, om statens investeringspolitik i og forvaltning af Esbjerg havn resulterer i, at havnekunder, som ellers ville søge til Århus, søger Esbjerg, fordi de økonomiske vilkår for kunderne her er bedre.

I denne forbindelse vil jeg nævne følgende særlig relevante forhold:

Skibs- og vareafgifterne (afgifterne for benyttelse af selve havnen) i Esbjerg og Århus havne er ens. Om denne „uniformering“, der gælder for de danske provinshavne, har der hidtil været fuld enighed mellem ministeriet og havnene. Et brud med dette princip ville i øvrigt give en enkelt havn mulighed for at nedsætte sine takster i ganske betydelig grad. Ministeriet har for tiden ingen planer om en ændring på dette område.

Såvel i Århus som i Esbjerg har havnene etableret et containerkrananlæg, hvis drift begge steder er overladt til private selskaber. Disses betaling til havnene for benyttelsen af anlæggene finder sted efter ens takster.

Investeringer i nyanlæg i såvel statslige som kommunale trafikhavne skal godkendes af ministeriet for offentlige arbejder.

Hovedforudsætningen for en godkendelse af nye investeringer er, at der enten kan dokumenteres en konkret efterspørgsel fra