

[Socialministeren]

Spm. nr. S 532

Til *ministeren for offentlige arbejder* (16/5 84) af:

Stinus (RV):

»Hvad kan der gøres for at sikre, at Københavns havns status som basishavn ikke yderligere undergraves, og at dens godsomsætning ikke yderligere reduceres som følge af politiske beslutninger, der fører til favorisering af andre transportformer som f.eks. banetransport af containere til kontinentalhavnene i Tyskland, Holland og Belgien?«

Begrundelse

Hovedparten af den søfragt til og fra oversøiske destinationer, som tidligere fandt sted via Københavns havn, finder nu sted via havne i Holland, Belgien og Tyskland. Det gør, at Københavns havns status som basishavn er kommet i fare.

Den omstændighed, at den linjekonference, som omfatter sejladsen på området omkring Den arabiske Golf, nu har opgivet København som basishavn og i stedet givet Esbjerg denne status, kan blive den snebold, som sætter lavinen i gang og får andre linjekonferencer til at opgive København som basishavn.

Bl.a. DSBs containertrafik til ovennævnte kontinentalhavne er medvirkende til at formindske sejladsen fra Københavns havn og derved medvirke til at formindske Københavns havns mulighed for at bevare sin status som basishavn.

Da en ophævelse af Københavns havns status som basishavn i længden må forventes at medføre stigende fragtrater for godsforsendelser fra Københavnsområdet, er der grund til at overveje, om tiden nu ikke er inde til en mere overordnet trafikplanlægning, som sikrer, at København via sin havn genvinder og fastholder sin traditionelle position som Nordens direkte søværts forbindelse til oversøiske destinationer.

En sådan mulighed eksisterer nu med oprettelsen af den nye godsbanefærgeterminal i Københavns frihavn.

Svar (28/5 84):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Ministeriet for offentlige arbejder er fuldt ud opmærksom på, at det er af største betydning, at Københavns havn (og Århus havn) bevarer status som basishavn. Mistes denne status, vil det medføre betydelig forøgede fragtomkostninger for dansk erhvervsliv. Det er for ministeriet oplyst, at størrelsesordenen er 900 mill. kr. på årsbasis.

Ministeriet er bekendt med, at Københavns havn ser meget alvorligt på den nuværende situation, og at havnen arbejder kraftigt for at fastholde sin position. Dette sker bl.a. ved, at havnens markedsføringsafdeling aktivt sælger basishavnsfordelene til havnens kundekreds. Et sådant salgssarbejde sker naturligvis i konkurrence med andre transportformer.

For så vidt angår ministeriets muligheder i øvrigt skal opmærksomheden henledes på, at selve bestemmelsen om, hvorvidt en havn skal være basishavn eller ej, træffes på rederikonferencerne. Der kan altså ikke ske en direkte påvirkning af denne beslutning. Det afgørende for beslutningen er imidlertid primært stykgodsomsætningen over den pågældende havn, og her kan det offentlige indirekte spille en rolle med hensyn til at bevare den eksisterende omsætning gennem sin stillingtagen til havneprojekter som helhed. I øvrigt udvælges basishavne også efter, at de fornødne havnefaciliteter, dvs. vanddybder, kranfaciliteter og ekspeditionsarealer, er til stede. Dette er fuldt opfyldt af Københavns havn.

I medfør af § 8 i lov om trafikhavne påhviler det ministeren for offentlige arbejder at udarbejde en landshavneplan, der angiver rammerne for en koordineret udbygning af trafikhavnene på lang sigt. Arbejdet med tilvejebringelse af forslag til planen er nu tilendebragt, og jeg udsender den endelige plan meget snart.

Planoplægget konstaterer, at den samlede kapacitet i det nuværende havnesystem på baggrund af forventningerne til godsudviklingen er tilfredsstillende, og at der ikke vil være behov for væsentlige udvidelser i denne kapacitet. Det fremgår endvidere, at udviklingen må forventes at indebære en flytning af trafik fra Sjælland og øerne øst for Store Bælt mod Vestdanmark.

Planoplægget tilråder herefter en restriktiv politik med hensyn til udførelsen af nyanlæg i havne, som i givet fald kunne trække trafik