

[Tove Lindbo Larsen]

mærke hvis infrastrukturen er i orden, og havnen er tillige et reaktivt område for befolkningen. Derfor skal lovgivningen også sikre havnen gode arbejdsvilkår, så den kommer til at trives sammen med det bysamfund, som den er en del af. Socialdemokratiet vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet.

Arne Melchior (CD):

En tak til kollegerne fra de øvrige partier, fordi jeg får lov til at bryde rækkefølgen på grund af anden pligt her i huset.

Jeg vil gerne anmelde noget mere skepsis end den, fru Tove Lindbo Larsen anmeldte. Hvis jeg husker ordene ret, sagde fru Tove Lindbo Larsen, at hun godt kunne få en lille smule bekymring for, at der kunne blive tale om overinvesteringer. Det har jeg faktisk stor bekymring for. Det er da lækkert frit at sige værsø, og jeg kan da godt mobilisere en vis beundring for trafikministeren for, at han vil afgive den indflydelse og det ansvar, han hidtil har haft. Det er ikke alle ministre, der er villige til det; det er en udmærket ting. Men der står jo altså ganske klart, at det i fremtiden er havnene – næsten altid identisk med kommunerne – der på eget og endeligt ansvar træffer beslutningen.

I slutningen af sin fremsættelse siger ministeren, at han har det håb, at den enkelte havnebestyrelse også vil føle et ansvar over for helheden. Jamen det håb har man da lov til at have, men det er altså ikke nogen pligt, havnebestyrelserne har, at anlægge sådanne betragtninger. Hvis den ene naboby føler sig overbevist om, at den kan tiltrække forretninger og aktivitet til byen ved at investere x millioner i sin havn, så gør den ikke noget forkert over for sine opdragsgivere, borgerne i den by, ved at disponere således, og så udskriver man automatisk, hvis man f.eks. anlægger en eller ti roro-havne ekstra, en regning til infrastrukturen bag denne havn. Hvem tager sig så af de opgaver, der ligger uden for kommunen?

Noget andet er, at hvis vi får for mange og for store havne, kan de risikere at konkurrere hinanden i sæk, og så vil ministeren måske sige: Jamen er det ikke netop det, der giver den bedste situation for brugerne? Jo, det kan være udmærket, når det drejer sig om frisørsaloner, skotøjsforretninger, restaurationer osv., for dér må enhver netop på eget ansvar investere og tage risikoen. Men her risikerer vi at få et antal

havne, der ligger brak. Vi kan risikere at få fire havne, som ikke kan balancere, i stedet for at have to, der går udmærket. Og det går altså ikke, når det drejer sig om anlæg, som offentligheden har så meget brug for og er så interesseret i. Der er næsten ikke noget mere trist at se på end en havn, der ikke mere fungerer som havn, eller hvor der kun kommer et skib ind en gang imellem. Det samme gælder baner og veje og lufthavne. Dér kan staten ikke sådan blande sig udenom og sige: Det ligger jo inden for jeres område, så gør bare, hvad I vil.

Så jeg må anmelde et meget, meget stærkt forbehold over for tankegangen i denne lov. Jeg tror ikke, at partierne i virkeligheden kan gå ind for dette, når de får tænkt sig om. Så jeg advarer de kommende ordførere mod at give alt for bastante tilsagn, men jeg føler selvfølgelig med regeringspartienes ordførere.

Helge Adam Møller (KF):

Da den konservative ordfører, hr. Ikast, er blæst inde i Jylland, skal jeg på hans vegne udtale følgende:

Forslaget, vi behandler her, har været forhandlet igennem lang tid, også med Havnens sammenslutningen. Jeg finder, man er nået frem til et godt og rimeligt kompromis mellem de forskellige interesser. Jeg kan anbefale forslaget, som det foreligger.

Tommy Dinesen (SF):

Det er synd, hr. Arne Melchior må gå, når han nu har advaret ordførerne, for vi går altså mere ind for den fri konkurrence, end de gør i CD, kan jeg forstå.

Historisk set har havne i Danmark haft stor betydning. De fleste købstæder er opstået dér, hvor der har været gode besejlingsforhold, og selv om motorveje, jernbaner og flyvepladser er vigtige for landets trafikstruktur, er havnens rolle også vigtig både for eksport og import, og især når det drejer sig om store partier gods, f.eks. olie, kul, korn, træ osv. Intet tyder på, at det ikke vil vedblive med at være sådan med den fremtidige godstrafik.

Desuden kan havne få stor betydning, når handelen med Østeuropa, især med de Østlande, der støder op til Østersøen, bliver forstærket, hvad alt tyder på den bliver. Derfor er det også vigtigt at have en lov, der giver havne mulighed for at kunne udvikle sig, hvis der er be-