

[Tommy Dinesen]

hov for det, så SF støtter trafikministerens forslag.

Det er ingen hemmelighed, at der fra kommunernes side har hersket stor utilfredshed med, at havne skulle ansøge Trafikministeriet om selv småting, inden man kunne påbegynde nødvendige eller påtrængende reparationer eller påbegynde nyanlæg. F.eks. bliver skibene i dag større og større. Alligevel har både Fredericia og Kalundborg, men også andre havne, fået mange afslag på ansøgninger om at få tilladelse til at uddybe havnen for at kunne tage større skibe, hvilket har betydet, at skibe har måttet sejle til andre havne for at losse eller laste. Det kan medføre en helt uantagelig fordyrelse og er ikke noget, der har fremmet danske havnes konkurrence med udlandet, tværtimod.

Ligeledes har priserne for brug af havnenes faciliteter såsom kraner, pakhuse og lignende ved de såkaldte varehavnetakster været centralt fastsat i ministeriet. Den slags vender SF sig imod. Vi mener, at en central styring er med til at kvæle den dynamik, der findes i de enkelte kommunalbestyrelser i samarbejde med det lokale erhvervsliv i lokalområderne.

Vi hilser derfor med tilfredshed, at det ifølge lovforslaget nu bliver muligt for kommunalbestyrelsen selv at vedtage nyinvesteringer i trafikhavnene. Det kunne give mulighed for kommunal produktion, eksempelvis ved bygning af lager- og pakhuse til opbevaring, indtil varen skal afskibes, nødvendig krankapacitet og andet moderne laste- og losseudstyr. Der er mange muligheder.

SF ser også gerne en kommunal adgang til at kunne sælge viden og serviceydelser og deltage i eksportaktiviteter samt mulighed for sammen med private at udøve produktionsaktiviteter. Vi mener endda, at lovforslaget åbner for nye og uprøvede muligheder af denne art.

SF finder det endvidere rigtigt med den 4-årige overgangsperiode, der er i loven. Det er vigtigt ved et lovforslag, der har så stor betydning for de mange havne, der er i Danmark, at man trinvis indfører den nødvendige omstilling af den fremtidige havnestruktur. Det vil også presse havnebestyrelserne og give tid til den nytænkning, der er behov for nogle steder.

Konkurrencen havnene imellem vil aktualisere nytænkning, og her har Sammenslutningen af Danske Havne bl.a. peget på en interessant løsningsmodel for nogle havne, nemlig at

stifte regionale havneselskaber, specielt med tanke på havne, der ligger tæt på hinanden, således at de kunne få mulighed for at specialisere sig inden for de varegrupper, som de pågældende havne i forvejen er gode til.

Der er naturligvis også nogle problemer, vi under udvalgsarbejdet ønsker at få belyst. F.eks. er der trafikhavne, man allerede nu ved ikke kunne fortsætte uden kommunale tilskud. Hvilke muligheder har de bortset fra marinaer til lystbåde?

I SF er vi, ligesom i Havnesammenslutningen, betænkelige ved at lade de havne, der ejes af raffinaderier og kraftværker, de såkaldte private havne, få samme status som trafikhavnene. Betænkeligheden eller usikkerheden går på, hvilken betydning denne ligestilling vil få for trafikhavnene, når de private havne kan begynde at laste og losse korn og andre produkter i bulkcarrier og derved forårsage en nedgang i trafikhavnens indtægter, hvilket ret beset ikke er formålet med de private havne.

Til slut vil jeg sige, at SF som sagt er enig i de perspektiver, der er i lovforslaget, nemlig at der gives kommunerne øget mulighed for selvforvaltning ved at fjerne den centralistiske styring, der i mange år har været af trafikhavnene.

Vi vil medvirke aktivt i udvalgsarbejdet for at få belyst nogle af de konsekvenser, loven vil få for de danske havnes fremtid. Men behov for ny lovgivning er der.

Lad mig citere Sammenslutningen af Danske Havnes debatoplæg om trafikhavne i 1990'erne:

»Det bliver en væsentlig opgave for de kommunale trafikhavne at forene offentlig og privat virksomhed i en effektiv og moderne serviceorganisation.«

Svend Heiselberg (V):

Det er jo ikke en gammel lov, vi behandler i dag, den stammer tilbage fra maj 1976, men dengang ville man centralisere; i dag vil man decentralisere, lægge ansvaret for administrationen ud, hvor det rettelig hører hjemme, altså ud til kommunerne, og det synes jeg er godt.

Derved får kommunerne indflydelse på, hvordan de vil have at udviklingen skal være, og der bliver en sund konkurrence imellem kommunerne om, hvordan man nu skal udnytte de muligheder, der kan ligge i en havn.