

[Trafikministeren]

skud og derved ligesom ødelægge konkurrencen, henviser jeg til § 10, stk. 2, hvor der står:

»En kommune må ikke uden trafikministerens godkendelse yde en havn tilskud eller lån til nyanlæg eller anskaffelser, der indebærer en kapacitetsudvidelse. Sådant godkendelse kan kun gives, hvis samfundsøkonomiske hensyn tilsiger det.«

Jeg er sikker på, at når man kommer i gang med arbejdet i udvalget, vil enkelte havne komme frem med ganske særlige problemer.

Det blev nævnt før; det var vist fru Inger Stilling Pedersen, der sagde, at hun kom fra en havneby. Så vidt jeg ved, er det Randers, og hvis man ser på Randers, kræver opretholdelse af Randers som havneby en oprensning af Randers Fjord, hvilket igen betyder, at Randers ikke uden et kommunalt tilskud kan opretholde havnefunktionen, sådan at det er til gavn for Randers by.

Vi har under arbejdet diskuteret mange havnedyb, for de er jo ingenlunde ens, tværtimod. Det tror jeg også udvalget vil, når det skal i gang. Jeg vil selvfølgelig give alle de oplysninger, som jeg sidder inde med og kan fremskaffe.

Forud for fremsættelsen af dette lovforslag har vi ført forhandlinger med de kommunale organisationer. Det har betydet, at de synspunkter, som de to store, landsdækkende organisationer har lagt frem, er indarbejdet i det lovforslag, som jeg fremsætter. Jeg synes, det skal med i den forbindelse, for jeg kan ikke, når jeg har forhandlet og sagt, at det er det, som jeg fremsætter, uden at samtale og forhandle med de kommunale organisationer give tilsagn om, at jeg vil ændre det i den ene eller anden retning. Et løfte er et løfte, og det har jeg altså givet.

Jeg mangler vist at svare på spørgsmål om de privatejede havne. Det drejer sig i virkeligheden kun om Hundested Havn, Tuborg Havn, Fakse Kalkbruds Havn, Kastrup Havn og Bandholm Havn. Det er havne, hvor der kan være en godsomsætning, og her er ligesom en historisk forklaring på disse havnes stilling.

Jeg mener som sagt, at vi i dette tilfælde skal give os god tid, foretage et grundigt udvalgsarbejde og søge at finde frem til, om ikke det er rigtigt, at vi har haft en havnelov, der har fungeret fornuftigt, og at den skal afløses af en ny havnelov, som også skal fungere fornuftigt. Det beder jeg udvalget og Folketinget om at hjælpe mig med. Jeg giver mit eget tilsagn.

Tommy Dinesen (SF):

Det er ikke nogen hemmelighed, at der er mange, der har den opfattelse, at Trafikministeriet har været imod denne lovgivning. Efter at have hørt ministeren må jeg ærlig talt sige, at jeg er forbavset. Jeg har fået den opfattelse, at vi, når det drejer sig om andre love, skulle være hurtige, og at svarene ville komme hurtigt, men her skal vi tænke os ganske gevaldigt om. Jeg vil spørge ministeren, om ikke det er meningen, at denne lov skal vedtages inden denne samlings udgang i juni. Det er i hvert fald vores opfattelse. Ellers må jeg indrømme, at jeg ikkefatter ret meget af det.

Selvfølgelig er der da mange problemer i dette. Men bare man kommer så langt, at havnebestyrelserne inden for deres egne moler selv kan få lov til at gøre, hvad de vil! Det må de jo ikke. Selvfølgelig er der store problemer. Hvis de går ud fra de eksisterende havne, kommer Miljøstyrelsen og andet ind i det.

Men det er da komplet tåbeligt, at den by, jeg kommer fra, Kalundborg, ti gange har ansøgt om at få lov til at uddybe havnen. Det kan den ikke få lov til, og så sender man skibene andre steder hen. Der kan sikkert findes mange andre eksempler på det. Det hjælper da ikke, at udenlandske skibe ikke kan gå ind i havnene. Der er da eksportpenge at hente her. Det er derfor, jeg prøver på at tale mere offensivt og komme med nogle af de gode ting, der ligger i dette. Lad dog kommunerne selv! Jeg ved da godt, at der er nogle af havnene, der ryger – ingen tvivl om det – og som ikke er havne om nogle år. Der er en 4-årig periode, og det er vel længe nok til at få dette klaret på.

Jeg læste om Korsør Havn i en bog, jeg har fået foræret. Allerede i 1474 diskuterede man disse ting, hvilke havne der skulle overleve, og hvilke der ikke skulle. Vi er tilsyneladende ikke kommet ret meget videre.

Jeg må også udtrykke forbavelse over, at ministeren kun nævner nogle få private havne. Hvis jeg har – og det har jeg – læst det lovforslag rigtigt, er det de private havne, der er problemer med, raffinaderihavnene og havnene ved de store elkraftværker.

Hvis man tager Fredericia og Kalundborg, er det dér, man har private havne liggende lige op ad sig. Det, man giver lov til nu, er simpelt hen, at store bulkcarriers kan lægge til f.eks. ved Assnæs eller ved andre kraftværker som Masnedø