

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 11) Forespørgsel nr. F 6:

#### Forespørgsel til erhvervsministeren og trafikministeren:

»Hvilke planer har regeringen for havnenes fremtidige opgaver?«

Af Tommy Dinesen (SF), Aage Frandsen (SF) og Jes Lunde (SF).

(Forespørgslen anmeldt 8/10 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 22/10 97).

## Begrundelse

### Tommy Dinesen (SF):

Det er ikke hver dag, det er ikke engang hvert år, at vi her i Folketinget diskuterer havnene, og man må nok sige, at for øjeblikket løber de investeringer, der ligger inden for havneområdet, hurtigt op i hvert fald i trecifrede millionbeløb og måske milliardbeløb, hvis man kigger lidt længere frem.

I samlingen 1990-91 vedtog man her i Folketinget en ny havnelov, som gav havnene større muligheder for i fremtiden selv at betemme, hvorledes havnen skulle styres.

I 1992 vedtog vi i Folketinget »Trafikplan 2005«. Her var havnene selvfølgelig også med som en del af det, der blev diskuteret, og det viste sig blandt andet, at den samlede søtransport i 1992 – der er sikkert nyere tal, men det var det, jeg slog op i – går – var på 11,3 mio. ton.

Siden har havnene ikke været diskuteret i Folketinget, men sidste år, da Landssammenslutningen af Danske Havne havde møde, blev der fra talerstolen flere gange gjort opmærksom på, at man manglede en politisk opbakning. Man manglede også, at vi politisk diskuterede havnene, herunder hvad der skulle ske i fremtiden med hensyn til havnene, deres fremtidige transportformer og andre ting, også finansieringsformerne.

Folketinget har vedtaget en anden ting, som selvfølgelig har indflydelse på havnenes fremtid, med baggrund i Funderudvalget, der i sin tid vedtog, f.eks. at coasterne skulle indgå i Dansk Internationalt Skibsregister. Det var ikke noget, som SF var særlig interesseret i, men hvis det er med til at give coasterne nogle muligheder for at tage den konkurrence op, der er med andre landes coastere, synes vi, det er udmærket.

Vi sagde også ja til bare boat-chartringen, som skulle være en del af det her, og nu kan man så se her halvandet år efter, at man er begyndt fra danske rederes side at bare boat-chartre. Så vi mener, at der er sket lidt i den rigtige retning, men rejser selvfølgelig også debatten, fordi Landssammenslutningen af Danske Havne har bedt om, at vi tager den her debat. Det er baggrunden for forespørgslen.

## Besvarelse

### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Forespørgslen er stillet til både erhvervsministeren og mig, og vi har aftalt indbyrdes, at jeg svarer i første omgang.

Det er regeringens målsætning at søge at give mulighed for større dynamik og større konkurrencedygtighed i danske havne med det sigte at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer. Forholdet er imidlertid det, at selv om målsætningen for så vidt er indlysende nok og kan vinde gehør hos alle berørte parter, så er det vanskeligere at få udmøntet denne målsætning, herunder at få opstillet de konkrete midler hertil.

Regeringen har allerede foretaget en række konkrete initiativer til at fremme nærskibsfarten. Regeringen fremlagde således i december 1996 sin strategi for at fremme nærskibsfarten i handlingsplanen »Nærskibsfart. Transport fra Dør til Dør«. Baggrunden for handlingsplanen var regeringens ønske om, at den mere miljøvenlige nærskibsfart skal erobre en større del af den voksende godsmængde, og at rederierne i tide kan komme i position til markedet.

Formålet med regeringens indsats er at fremme rederiernes udvikling af en mere effektiv og fleksibel nærskibsfart, som er en del af det multimodale transportkoncept, som det hedder på nudansk, der bringer godset hele vejen fra dør til dør. Det vil forbedre nærskibsfartens service over for transportkøberne.