

Det er også af afgørende betydning for udviklingen af en multimodal transportkæde.

Europakommissionen arbejder i øjeblikket på en grøn bog om havnenes rolle i EU's transportpolitik. Grøn bogen forventes at indeholde en beskrivelse af forskellige aspekter om de europæiske havne, bl.a. om havnenes rolle i den multimodale transportkæde, takstsystemer i havnene, finansiering af havneinfrastruktur og de private havnevirksomheders rolle. Endvidere vil grøn bogen indeholde emner som sikkerhed og miljø.

Og formålet med grøn bogen er at starte en drøftelse om havnesektoren med sigte på at forbedre havnesektorens konkurrenceevne.

Som jeg indledningsvis sagde, er regeringen meget enig i de citerede tilkendegivelser om at fremme havnenes udvikling og dermed fremme søtransporten som led i en opprioritering af de miljømæssige transportformer. Og dette sigter dels mod at fremme søtransporten i EU-sammenhæng, dels i relation til Baltikum, hvor vi gerne vil have udlagt det, vi kalder den blå motorvej.

Den offentlige debat viser, at alle berørte havneaktører er klar over, at de selv skal medvirke og medvirke positivt, hvis vi skal være operative, når det drejer sig om havnenes fremtidige muligheder. Og jeg kan sige, at Trafikministeriet vil gøre sit til at fremme en sådan fælles indsats.

Af principielle spørgsmål vil jeg her fremhæve følgende:

Skal det lykkes at fremhæve havnenes og søtransportens rolle i konkurrencen med andre transportformer, må forbedringer af havnene ikke føre til forringelser af andre transportformer. Derfor må vi i EU søge mod, at hver enkelt transportform på sigt skal betale de totale omkostninger, der er forbundet med transportformen.

Da det forlyder, at Europa-Kommissionens grøn bog om havne, som forventes at komme i begyndelsen af det nye år, vil pege på, at EU's midlertidige infrastrukturudbygning fremover vil være mere begrænset, er det vigtigt at få de tændmidler til havneprojekterne, som jeg før omtalte, anvendt på den mest konkurrencerigtige måde efter regler fastsat af medlemslandene.

Dernæst: Den miljøvenlige multimodel for nærskibsfart kan kun vinde frem, hvis den klarer sig godt i konkurrencen, og det er transportens iværksættere, dvs. rederne, havnene, jern-

banerne og vognmændene, der skal udvikle og sælge produktet til transportkøberne.

Og endelig: Da der såvel i dag som tidligere har lydt flere opfordringer til mig om at nedsætte et udvalg med det brede sigte at undersøge mulighederne for øget dynamik og større konkurrencedygtighed i de danske havne, kan jeg her sige, at jeg gerne vil nedsætte et sådant udvalg. Og hvis debatten i dag ikke siger noget andet, har jeg til hensigt at nedsætte et udvalg bestående af de berørte myndigheder, havnene og private havnevirksomheder m.v. til vurdering af alle relevante spørgsmål vedrørende smidiggørelsen af rammebetingelserne for havnene under hensyntagen til samspillet med de private aktører i havnene, og jeg håber, at et sådant udvalgsarbejde kan foregå forholdsvis hurtigt.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal starte med at sige tak til ministeren. Og da der jo ikke mere er så lang taletid under forespørgselsdebatter, fik jeg under begrundelsen ikke sagt, at en af grundene til, at vi rejser denne forespørgsel i dag, naturligvis er det debatoplæg fra de seks havnechefers side, som blev fremlagt i sommer.

At det ikke er småpenge, det drejer sig om, var jeg lidt inde på i begrundelsen, og her kan jeg nævne nogle af de havne, der har været omtalt i bladet Søfart, som jo er et af de blade, som følger søfartsområdet godt:

Århus Havn regner med en stigning frem til år 2020 på 41.000 biler i byen hver dag og med en investering på ca. 2,3 mia. kr.; Odense Havn er lige blevet uddybet til 11 m og Kalundborg Havn til 13 m; Nyborg Havn er nyetableret med baggrund i de arealer, der blev tilovers efter noget af byggeriet i forbindelse med den faste forbindelse over Storebælt; Stigsnæs ved Skælskør ansøger om at få lov til at blive havn; Rødby Havn har en idé om at blive containerhavn; Esbjerg Havn forsøger sig med nye ledelsesformer, hvor bl.a. regionsvirksomheder som noget nyt er med i bestyrelsen, og det er selvfølgelig noget, som man inden for havneområdet følger meget nøje; Vordingborg Havn har en nyerehvervet havn; Grenå Havn har lagt 1.500 m² under tag; Og Aalborg Havn har opført en ny terminal og nye kajlæg på i alt 1,5 km.