

Derfor spørger man selvfølgelig sig selv: Er der behov for alle de havne i fremtiden, eller er der nogle af dem, der er nævnt her, eller nogle af dem, der ikke er nævnt, der ikke vil kunne overleve i fremtiden? Og det er altså 10-15 år ud i fremtiden, for der er jo tale om store investeringer, som skal afskrives osv.

Der bliver fra Sammenslutningen af Danske Havnes side også gjort opmærksom på de ulige vilkår, der er for de forskellige transportformer, idet f.eks. lastbilerne kan køre gratis på vejene. Sådan opfatter man det åbenbart dér; sådan skriver man i hvert fald. Og selvfølgelig bliver vejene betalt af staten, men der bliver jo også betalt afgifter til dem, og hvis man tager jernbanesporene, er det jo også staten eller rettere sagt skatteborgerne, der stiller dem til rådighed for Banestyrelsen og DSB, hvorimod skibsfarten betaler næsten alle udgifterne selv, når det drejer sig om bøger og isbrydning osv. Og her mener man selvfølgelig at der ligger nogle ekstra omkostninger, som gør, at det er dyrere, i hvert fald delvis, at fragte gods med skib.

Alle er jo klare over – og det går jo også igen i »Trafik 2005« – at den bedste måde at fragte i hvert fald tungt gods såsom korn, sukker, jernmalm og sten og grus, eller hvad det nu kan være, på er med skib.

Og jeg har været inde på idékataloget, og det kommer jeg måske også ind på senere, men i dét ligger der altså, at der skal være en bedre markedsføring af havnene, for der er dem, der mener, at den viden, der i Sydeuropa – for ikke at tale om andre steder – er om de danske havne i hvert fald ikke er ret stor. Men havnene i de danske stræder og bæltter ligger jo godt placeret, når man tænker på, at der hvert år kommer 50.000 skibe igennem de danske stræder og bæltter. Så her er der et marked, som vi har mulighed for at udnytte bedre.

Et af de spørgsmål, som man så kan stille, er, om f.eks. A.P. Møller, en af de største containeroperatører i verden, engang i fremtiden må etablere en containerhavn i Danmark. Det ved man ikke rigtig endnu; det er der i hvert fald ikke enighed om.

Og man kan også stille følgende spørgsmål: Skal fremtidens havne være selvstyrehavne? Hvad har EU af planer? Og hvilke havne vil overleve? Det mener jeg er vigtigt at vide, for mange af havnene er jo i dag gået over til at være fritidshavne, og det synes jeg er i orden, hvis der alligevel ikke er noget gods på havnene.

Jeg skal derfor på vegne af samtlige partier undtagen Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer trafikministeren til – i overensstemmelse med regeringens målsætning i »Trafik 2005« samt EU's erklærede målsætning om at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer at nedsætte et udvalg bestående af de berørte myndigheder, havnene, private havnevirksomheder m.v. til vurdering af alle relevante spørgsmål med det formål at fremkomme med forslag til havnenes fremtidige styreformer, organisation og forretningsområder og vurdere havnenes muligheder for investeringer, bl.a. i moderne teknologi, herunder kombitransport og miljøfremmende foranstaltninger.

Udvalgets betænkning skal afleveres i august 1998.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 22).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingerne.

Helge Mortensen (S):

Først og fremmest af miljømæssige årsager ønsker Socialdemokratiet at styrke alternativerne til lastbiltrafikken, og skibstransporten er sammen med jernbanen de vigtige alternativer.

Som det er i dag, gør skibsfarten sig stort set kun gældende på transporter over længere afstande, mens de korte og mellemkorte indenlandske og europæiske destinationer og havne faktisk bliver mere og mere usynlige i vores transportmønstre.

Den udvikling ønsker Socialdemokratiet at få vendt, sådan at skibstrafikken også styrkes på de destinationer, hvor der i øjeblikket navnlig tabes transport til lastbilområdet.

Derfor må skibene i den danske småskibstrafik og de redere, der står bag den, have sådanne vilkår, at de er i stand til at konkurrere, også med nabolandenes skibe og redere. Det er en diskussion, som også er kendt her i Folketinget.

Og når der skal satses på småskibstrafikken, tror jeg, det er vigtigt, at den fornys, og det passer jo godt med, at der også er en diskussion om en fornyelse af flåden, som skal tilpasse den til vej- og banetransportsystemerne, for jeg tror,