

kan både være grus, sand og byggematerialer, noget, der virkelig vejer noget, og som man godt kan vente lidt længere på, der jo med fordel kunne transporteres med coaster.

Hvis det her kan være med til at få genoplivet den trafik, så vil det kun være en fordel for alle, også for miljøet, så jeg vil sige, at Fremskridtspartiet går positivt ind i arbejdet om den nye havnelov. Vi har selvfølgelig nogle spørgsmål, som vi kan stille i udvalget, men vi ser både seriøst og positivt på det her, og vi vil gå ind for arbejdet med det.

#### **Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Da Kristeligt Folkepartis ordfører er forhindret i at være til stede, skal jeg på partiets vegne udtale følgende:

Kristeligt Folkeparti er meget positiv over for dette lovforslag, der jo er en udmøntning, som mange af os har været inde på, af en række forslag i Havneudvalgets betænkning. Vi tror, at en række af forslagene er nyttige med henblik på at gøre skibsfarten mere konkurrencedygtig i forhold til andre transportformer.

Skibstransport er, når ellers en række forudsætninger er opfyldt, en meget energirigtig transportform, men skibsfart kan ikke stå alene. Skibene skal som regel lastes og losses af materiel på land. Godset skal transporteres til og fra havnene, da de færreste virksomheder ligger ved kaj, og endelig skal selve havnefaciliteterne være brugelige.

Mange forhold, herunder også politisk bestemte forhold, har gjort, at skibsfart ikke har den andel af den samlede godstransport som tidligere. Det drejer sig f.eks. om en forkert takstpolitik i forhold til landevejstransport og brotakster, faciliteterne på havnen har måske ikke været tidssvarende, samarbejdet på havnen mellem de forskellige funktioner har måske ikke været koordineret tilstrækkeligt godt m.v. Det kan også have noget at gøre med, at virksomheder ikke i tilstrækkeligt omfang er blevet motiveret til at placere sig i tilknytning til havneanlæg. Hvis ikke de ligger på en havn, kræves ekstra omladning, og så er motivationen for at bruge skibstransport ofte forduftet.

Men vi skal gøre noget for at fremme skibstransport. Europa er ved at kvæles i lastbiltransport. Vi er positive over for, at havne bliver organiseret forskelligt. Det vil også være nødvendigt. Nogle havne vil det fortsat være meget svært at få økonomi i, men det giver jo

heller ikke umiddelbart overskud for kommunen at anlægge eller vedligeholde veje.

Vi forstår stevedorernes og arealejernes bekymring over, om kommunaltejede havne vil drive erhvervsvirksomhed og eventuelt gå over til A/S-form, hvor de måske skal betale en gang til for faciliteter, der allerede er betalt.

Så vidt jeg kan vurdere, vil de største forandringer efter vedtagelse af lovforslaget ske i forbindelse med statshavnenes overdragelse til kommunalt regi.

Statshavnene har hidtil givet noget forskelligt resultat. Det kan man ikke undre sig over, men det kan jo godt ske, at nogle erhvervsgrupper hidtil har betalt for lidt, medens andre har betalt for meget. Overgangen til kommunalt eller privat ejerskab vil vel betyde, at den overførsel, der hidtil er sket mellem forskellige erhvervsgrupper og forskellige havne, vil ophøre. Det er sikkert sundt og fornuftigt, men kan være en vanskelig øvelse.

Specielt bekymrer jeg mig naturligvis om eller er opmærksom på de nordjyske havne, hvor Frederikshavn på grund af færgetrafikken og dens ydelser har givet et betragteligt overskud, der er gået til forbedring af regnskabet i det samlede statshavneregnskab.

Fiskerne vil naturligvis ikke gerne til at betale mere, medens jeg mener, det er helt nødvendigt, at færgerne kommer til at betale mindre. Jeg forudser meget store vanskeligheder og besværlige forhandlinger i forbindelse med havnenes forventelige overdragelse til kommunerne.

Frederikshavn Havns overskud vil blive ganske kraftigt minimeret i de kommende år. Dels falder færgetrafikken på grund af bortfald af taxfreehandelen, dels falder færgernes overførsel af personbiler og lastbiler på grund af Storebæltsbroen og senere Øresundsforbindelsen og især på grund af den takstpolitik, man fører: lavere priser end forudsat på Storebælt og højere havnetakster kombineret med passagerafgift. Havnetaksterne bliver havnen og kommunerne så selvbestemmende over, men bliver de sat ned, vil man snart være på et niveau, hvor havnen ikke giver afkast i forhold til nu.

Jeg har ikke forudsætninger for at vurdere, hvad nettoresultatet af statens overdragelse af havnene til kommunerne kan blive, men med de udsigter, der ovenfor er skitseret, ser det ikke for godt ud. Det vil være interessant at få en orientering om ministerens vurdering og overvejelser. Ovennævnte overvejelser og be-