

[Nana Mikkelsen.]

der i det foreslåede landshavneråd ikke er en repræsentant for jernbanerne. Skibsfarten ligger på linje med banetransport, hvad miljøvenlighed, ressourceforbrug og sikkerhed angår, hvorfor et tættere samarbejde mellem skib og bane bør fremmes mest muligt. Samles containertrafikken på de store havne, og til-og-fra-trafikken sker med bane, samtidig med at havnesporene forbedres og udbygges på de mindre havne, kan man i vid udstrækning undgå lastbiltrafik.

For os rejser sammensætningen af landshavnerådet og de lokale havneråd i øvrigt også det naturlige spørgsmål, hvorfor personalet på landets havne eller deres fagorganisationer ikke er nævnt. De er tilsyneladende heller ikke spurgt under det forudgående kommissionsarbejde. Af bemærkningerne under punkt 7 fremgår det, at det er erhvervslivet, der selv giver udtryk for ønsket om en øget statslig styring af havnene. Det er det sædvanlige, at hverken i detailprojektering eller i den langsigtede planlægning bliver arbejderne spurgt. Staten og erhvervslivet foretrækker planlægning hen over hovedet på de ansatte. Dette forslag er ingen undtagelse.

(Kort bemærkning).

Arentoft (FP):

Meget kort. Jeg vil bare lige spørge fru Nana Mikkelsen, hvad hun mente med udtalelsen om fejlinvesteringerne i Københavns havn. Hvis fru Nana Mikkelsen udelukkende har baseret sig på udtalelserne i Børsen, så tror jeg nok, man skulle indhente lidt bedre oplysninger.

(Kort bemærkning).

Nana Mikkelsen (VS):

Jeg nævner det, fordi der i planlægningen af Københavns havn har været meget kritik af Københavns havn, fordi den har været udvidet til en større kapacitet, end den har haft brug for, fordi den ikke kan indgå i planlægningen af Københavns havn, hvor man ellers bestræber sig på at have en planlægning for hele byen og havnen.

(Kort bemærkning).

Arentoft (FP):

I Københavns havns planlægning kunne man ikke forudse den oliekrise, og det er

dér, den væsentlige nedgang er kommet i trafikken på Københavns havn.

(Kort bemærkning).

Fuglsang (DKP):

Nu er det jo ikke blot Børsen, der taler om krisen i Københavns havn, det er også dem, der er beskæftigede dernede. Det, som har skabt en krise for Københavns havn i almindelighed og Frihavnen i særdeleshed, er jo, at en stor del af godset omdirigeres via Alfragt, ØK og statsbanerne til Hamborgs havn. Deri består den øjeblikkelige krise.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg kan takke alle ordførerne for deres indlæg her i dag, ikke mindst for tilsagnet om et omfattende og grundigt udvalgsarbejde. Jeg kan ikke lade være med at sige, at efter at have hørt de bemærkninger, der er faldet her i dag, så tror jeg, det faktisk kan blive et meget morsomt arbejde. Der er vel også noget spændende ved at være med til at lave en lov, der for første gang laves, og ikke bare er en revision af love. Vi får her noget helt nyt. Jeg mener, det er rigtigt, og jeg tror, der er mange ting, som kan tages ind i den diskussion, bl. a. det, som hr. Otto Mørch nævnte om målsætningen.

Jeg fæstede mig ved, at man hele vejen igennem, som hr. Knie-Andersen sagde det, var enig i princippet, at man skal have en landshavneplan, man skal have en investeringsplan, man skal have et landshavneråd. Så kan vi diskutere enkelthederne, men det grundlæggende i selve lovforslaget er der givet tilslutning til. Det synes jeg er godt.

Det er vigtigt at slå fast, at det, der sker her, netop er, som nogle har fremhævet, at der bliver større muligheder for det lokale selvstyre i modsætning til, hvad der har været tilfældet hidtil. Det bliver kun større nyanlæg og hovedinstandsættelsesarbejder i havnene, som skal godkendes, mens havnene i øvrigt er frit stillet med hensyn til deres anlæg og deres anskaffelser; for lejekontrakternes vedkommende vil ministeriets godkendelse ikke længere være nødvendig, som det har været hidtil, når blot der følges visse generelle vilkår, som vi bliver enige om i udvalget.

Det er altså et tilsagn om, at man får friere forhold, og der er ikke tale om, som