

ikke er for at forringe anden form for transport, men for at udnytte Danmarks placering optimalt. Det er, som om at der er nogle, som i deres argumentation glemmer, at Danmark består af 7.000 km kyststrækning, og at det selvfølgelig er nemmere at sejle. Ikke fra Aalborg til Lemvig, det kan jeg godt se det fjollede i, men det ville til gengæld være helt tåbeligt at sætte det på en jernbane og køre det hele vejen ned igennem Jylland og over Fyn, ovenover og under vand for at komme til Sjælland og for at komme helt ind til København. Det ville være meget enklere at sejle direkte til Københavns Havn.

Det er imponerende, hvor mange skibe der rent faktisk er i danske farvande. Jeg er med på, at det er 50.000 skibe, for jeg tvivler ikke på hr. Tommy Dinesens udsagn, der gennemsejler de danske sunde og bælte. Men ikke desto mindre har det altid rystet mig, at når vi i EU-sammenhænge taler om dansk søfart internt, så har vi aldrig talt om de interne søveje, altså de indre vandveje. Jeg tror, at vi skal til at gøre en indsats for at få, jeg er lige ved at sige havene bag Skagen, for det er kendt som værende de indre vandveje for Danmark, anerkendt. Vi har ikke ret mange floder, men vores indre vandveje må også være Skagerrak, Kattegat, sundene og bælteerne. Og lad os så prøve at lave en fælles kamp for at lave nogle ordentlige regler, således at vi får den bedst mulige transport.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Netop havnene har også været en central del i den kommunale valgkamp, og det, der underer mig i den forbindelse, er, at man fra De Radikales spidskandidat i det østjyske område kan høre, at man lige så godt kan opgive de trafikhavne og lave ejerboliger og i øvrigt lave byerne til skattely. Det er jo en anden melding, end når Det Radikale Venstre nu står her og siger, at nu skal vi være aktive over for havnene, og at man kan støtte dagsordenen. Men det er måske alle fjordhavnene, man vil opgive, og det må i hvert fald undre lidt, at man siger ét her og samtidig arbejder aktivt for at få lukket en af fjordhavnene og få lavet ejerboliger i stedet for.

Det afgørende for Enhedslisten er at få ændret vægten, balancen, den økonomiske konkurrence mellem lastbiltransporten og coastertrafikken, som efter vores opfattelse skal være kernen i godstransporten. Det er den, der skal skabe liv i havnene. Havnene skal ikke være industriarbejdspladser, og der skal heller ikke

være ejerboliger. De skal være trafikhavne, og Danmark har en glimrende mulighed for at få en optimal trafik, hvis blot man begynder at rette op på den skævhed, der er mellem lastbiltrafikken og coastertrafikken, især den mindre coastertrafik.

Det er jo sådan, at kommuner, stat og amter pumper penge i vejanlæg og broer, men når det drejer sig om skibsfarten, er det oplagt, at det er op til skibsfarten selv at klare sig, også med hensyn til havneafgifter og vareafgifter. Det er her, det reelle problem ligger efter vores opfattelse, det gælder om at få rettet op på den skævhed, og vi vil foreslå, at det sker ved at lægge en afgift på transporten med lastbiler, og at denne afgift skal bruges til at lette transport- og havneafgifterne for coasterne.

For erhvervslivet vil det være den samme udgift, uanset om man transporterer godset på den måde, der har den bedste effekt på miljøet, og det er jo netop med coasterne set i forhold til det store slid på vejene og den store forurening, der skabes af lastbiltransporten. Det vil ikke koste mere, hvis man bare lægger en afgift på lastbilerne og fører den over til coasterne, og det er afgørende, hvis der skal være liv i havnene, at man fokuserer på coastertrafikken.

Derudover mener vi også, at der skal udvikles et dør til dør-koncept, så vi kan få en effektiv coastertrafik, og så der kan komme et ordentligt system op at stå, hvor f.eks. DSB også kunne være med og eventuelt overtage videretransporten enten på skinner eller på mindre lastbiler ind til byerne.

Som jeg nævnte før, mener jeg, at Danmark har virkelig gode muligheder. Men de er ved at gå til spilde, især hvis man skal følge det, som efter min opfattelse er regeringens politik, nemlig at lastbiltrafikken skal bryde sammen af sig selv på EU's landeveje, for så kommer der gang i coasterne af sig selv, når man ikke kan komme frem med lastbilerne. Men mens vi venter på det, er der jo mange kommunalpolitikere rundt omkring, der siger: Hvad skal vi så bruge havnene til? Så bygger de industrianlæg, der ingen relevans har til havnen, nedlægger spor og gør det meget vanskeligt at genetablere en ordentlig transport.

Derfor mener vi også, det er forkert at lægge op til at forestille sig, at EU kan noget som helst i denne forbindelse. Det er hovedårsagen til, at vi ikke ønsker at støtte dagsordenen, men stemmer imod den. Samtidig er det efter vores opfattelse også en fejl, at den ikke fokuserer på