

kutere meget – som giver mulighed for den fleksibilitet mellem kommunalbestyrelse, stevedorefolk og speditører, som jeg egentlig har efterlyst tidligere.

Nu har vi haft en fire, fem timers debat eller sådan noget om CO₂. Alle var enige om, at der skulle mere ud på havet, og det kræver jo, at på samme måde som lastbilerne har været meget aktive i deres gøren og laden for at få gods, skal vi til at være det på havet, og det må vi hjælpe dem med på den ene eller på den anden måde.

Der er jo store markeder i de indre vandveje i den nye Østersø, som er ved at blive bygget op, men til gengæld har jeg nogle problemer, vil jeg sige til ministeren, som vi nok skal tale om. Det er ikke alle vestjyske havne, der har råd til at blive kommunale. Det er jeg ikke sikker på at de har. En stor storm kan ødelægge en havn fuldstændig. Det har vi jo set på Rømø tidligere og i andre havne. Vi må finde en løsning i overgangsperioden, således at man kan finde en vis form for forsikring, så kommunerne eller dem, der er med i selve ledelsen af det konsortium, der kører havnen, ikke bliver slået fuldstændig i stykker ved at overtage den.

Så jeg vil gerne sige, at jeg er lidt optimistisk. Jeg håber, man kan benytte den nye lov til at få sat mere gang i havnene, og jeg siger det også rent ud: i et bedre samarbejde med de implicerede i havnene, som nu har været samlede til udvalgsarbejde. Jeg vil nok sige: lidt bedre resultater, lidt mere fremadrettet, så skal det nok komme til at gå for søtransporten på nøjagtig måde som de andre transportformer.

Jeg vil ønske alt muligt godt held med det, og, vil jeg sige til ministeren, vi kommer jo nok til at have nogle samråd, således vi får det specificeret helt ud, og det er vi klar til.

Ole Sohn (SF):

SF ser positivt på det fremsatte forslag til havnelov, og det gør vi jo, fordi det var os, der tog initiativ til forespørgslen og den afsluttende vedtagelse i 1997, der danner baggrund for forslaget, men vi gør det primært, fordi vi er enige i forslagets hovedsigte, nemlig at smidiggøre havnenes rammebetingelser, således at havnene og søtransporten kan udvikles. Det ser vi som en god opprioritering af en miljørigtig transportform.

Men jeg vil godt understrege, at en mere smidig organisation for havnenes virke vil næppe i sig selv medvirke til at fremme søtransporten, men det vil være et godt bidrag. Mere profes-

sionelt drevne havne kan medvirke til at effektuere de forskellige tjenesteydelser, der er forbundet med søtransport, og det er der behov for, hvis vi skal fremme nærskibstrafikken.

Eksempelvis opkræver havnene jo i dag vareafgifter og skibsafgifter for søtransporter, mens det ikke tilsvarende er tilfældet for lastbiler, der benytter havnene. Man burde måske hæve afgifterne på lastbiltrafikken, som man også har diskuteret – om ikke i enighed, så i hvert fald gennem de sidste timer. Man har diskuteret, om man kunne få færre lastbiler, og det ville der være en mulighed for ved i givet fald at hæve afgifterne på diesel og så give pengene til støtte for søtransporten.

Men jeg vil godt sige, at den tuning af havnene, som loven lægger op til, selvfølgelig skal ses i sammenhæng med anbefalingerne i havneudvalgets betænkning om at strømline arbejdet blandt havnenes øvrige aktører. Her er jeg så enig med hr. Kaj Ikkast, som også er inde på det samme emne. Disse funktioner skal tunes for at fremme søtransporten som et led i den samlede transportkæde i den efter SF's opfattelse helt nødvendige dør til dør-betjening af transportkøberne.

Så skulle man måske lige i parentes sige, at en etablering af mere tidsvarende IT-baserede logistiksystemer i den forbindelse er vel heller ikke at foragte.

Så synes jeg også, at jeg her vil nævne, at et godt bidrag til denne tuningsproces på havnene er opbygningen af den åbne bookingcentral for nærsøtransport, som regeringen, Enhedslisten og SF har aftalt i forbindelse med pinsepakkens kollektive trafikinitiativer. Denne bookingcentral kan komme til at udgøre kernen i et netværkssamarbejde mellem danske coastere, som igen kan styrke havnenes omsætning.

I den forbindelse vil jeg også nævne, at SF er meget optaget af både at sikre en fornyelse og en forøgelse af den danske coasterflåde. Det er ganske enkelt katastrofalt, at antallet af coastere siden 1985 er faldet med mere end 100 i kategorien coastere under 3.000 t, og at gennemsnitsalderen af den danske coasterflåde er omkring 22 år. Vi skal have fundet en finansieringsform, der kan sikre en fornyelse af coasterflåden. Det er vi simpelt hen nødt til, hvis nærskibstrafikken skal styrkes, og det skal ske af hensyn til trafikikkerheden og miljøet.

Men statens øvrige trafikpolitik skal også ses i sammenhæng med denne havnelov. Bare ét eksempel: Her for nylig nedsatte det statsejede