

[Tommy Dinesen]

Det er også derfor, det er rigtigt, og det ved hr. Svend Heiselberg også, da han var med færgen i sin tid, at det, der burde være sket, var en ombygning, således at godset kunne komme op i to dæk på de færges. Det var det, der var penge i, også for DSB.

Hermed sluttede forhandlingen.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg går ud fra, at alle medlemmer er klar over, at det er en skarp afstemning.

*Afstemning***Beslutningsforslaget**

forkastedes, idet 56 (S, SF og CD) stemte for, 63 (KF, V, FP, RV, KRF og Hugo Holm (UP)) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Anden behandling af lovforslag nr. L 124:*Forslag til lov om trafikhavne m.v.*

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 17/1 90. Første behandling 26/1 90. Betænkning 26/4 90).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

*Forhandling***Tove Lindbo Larsen (S):**

Som det fremgår af betænkningen, vil Socialdemokratiet ved tredjebehandlingen stemme for lovforslaget, ikke mindst på baggrund af det grundige forarbejde, der har været.

Men der er to ting, som jeg gerne vil nævne her ved andenbehandlingen. Jeg tog det frem allerede ved første behandling, men synes, det er så væsentligt, at jeg gerne vil påpege det igen.

Den ene er risikoen for overinvestering.

Vores overvejelser er endt med, at hvis man vil decentralisere beslutningerne, så må man også tro på sund fornuft dér, hvor beslutningerne skal træffes.

Den anden ting er den skjulte privatisering, der ligger i at give private havne ret til at håndtere almindeligt gods. Det forekommer os urimeligt i forhold til kommunale havne. Derfor har vi stillet ændringsforslag om, at private havne kun må behandle det gods, som de oprindeligt er bygget til, som oftest gods til og fra en virksomhed. Vi anbefaler, at man stemmer for ændringsforslaget.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan ikke følge de ændringsforslag, der kommer frem. Vi mener, de er for restriktive. Som man kan se i bemærkningerne side 6, midterst, er der så god mulighed for at styre hele udviklingen i dette land, at vi føler, at den ændring, som Socialdemokratiet foreslår, er alt for restriktiv og vil ramme en del havne ganske unødvendigt.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg tror, der er noget, hr. Ikast har misforstået, hvis man vil stemme imod det ændringsforslag, der er stillet. Det, der ligger i ændringsforslaget, er naturligvis, at private havne, der er bygget til f.eks. kraftværker og olieraffinerier, skal forblive inden for det, men hvis man laver et afsvovlingsanlæg eller lignende, så skal man selvfølgelig have lov til at sejle det videre fra den pågældende private havn.

Det, der er faren i lovforslaget, hvis man ikke vedtager ændringsforslaget, er, at man med de private trafikhavne kan få nogle konkurrenter til de kommunale. Det tror jeg er en stor fare for mange havne heromkring. Det er jo sådan, at f.eks. kraftværkernes havne har en hel del penge og kan konkurrere de kommunale havne ud, det er der ingen tvivl om, og i nogle tilfælde vil man gøre det.

Jeg kan tage Stignæsværket ved Skælskør som eksempel. Skælskør har ikke nogen havn af betydning, som kan bruges til noget, men der ligger både Stignæsværket og et olieraffineri, og samtidig er man ved at planlægge at lave en arbejdsplads dernede med særlig forurenende industri til 2.000 mennesker. Eftersom man ikke kan bruge havnen og i stedet for burde bruge f.eks. togtransport eller Korsør Havn, så