

Afstemning

Lovforslaget
vedtoges med 106 stemmer (S, KF, SF, V, RV,
CD, KRF og Hugo Holm (UP)) mod 12 (FP).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsmini-
steren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 153:

Forslag til lov om gevinstopsparing.

Af økonomiministeren (Niels Helveg Peter-
sen).

(Fremsat 17/1 90. Første behandling 26/1
90. Betænkning 25/4 90. Anden behandling
4/5 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget
vedtoges med 111 stemmer (S, KF, SF, V, FP,
RV, CD og Hugo Holm (UP)); 4 (KRF) stemte
hverken for eller imod.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsmini-
steren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Tredje behandling af lovforslag nr. L 144:

*Forslag til lov om ændring af lov om beskati-
ningen af pensionsordninger m.v. (Rateforsikring
som risikoforsikring, fordeling af pensionsafgift
mellem Færøerne og Danmark, bonus m.v.).*

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).

(Fremsat 18/1 90. Første behandling 1/2 90.
Betænkning 25/4 90. Anden behandling 4/5
90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 116 stemmer.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsmini-
steren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 209:

*Forslag til lov om ændring af lov om oprettelse
af et etisk råd og regulering af visse biomedicin-
ske forsøg. (Udskydelse af lovrevision).*

Af sundhedsministeren (Ester Larsen).

(Fremsat 21/3 90. Første behandling 28/3
90. Betænkning 26/4 90. Anden behandling
4/5 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 116 stemmer.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsmini-
steren.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 26:

*Forslag til folketingsbeslutning om oprethol-
delse affærgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«
på Kalundborg-Århus-overfarten.*

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 8/11 89. Første behandling 6/12
89. Betænkning 26/4 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Da mit partis ordfører, hr. J. K. Hansen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Vel vidende, at vi her i Folketinget i morgen, onsdag, skal have første behandling af et regeringsforslag om salg af de to færger »Peder Paars« og »Niels Klim«, skal jeg her under anden (sidste) behandling af SF's forslag om ikke at sælge de to nævnte færger komme med nogle få bemærkninger.

Vi stemmer naturligvis for forslaget her, men vi vil, når regeringens forslag kommer til første behandling i morgen, komme med en række betragtninger og opklarende spørgsmål, der forhåbentlig vil overbevise det spinkle flertal, der tilsyneladende er for at sælge færgerne, så det ændres til fordel for, at vi skal beholde færgerne.

Specielt må vi på nuværende tidspunkt være meget skuffede over Kristeligt Folkepartis holdning til færgesalget. Ikke ét ord har vi hørt fra Kristeligt Folkeparti i denne sag.

Kristeligt Folkeparti deltog overhovedet ikke i førstebehandlingen af B 26, og jeg mener heller ikke, det har været tilfældet på et senere tidspunkt. Det synes jeg er meget beklageligt, og jeg måtte på et tidspunkt få den opfattelse, at Kristeligt Folkeparti var imod færgesalget på nuværende tidspunkt. Jeg er da også vidende om, at der har været brevveksling mellem Kristeligt Folkepartis ordfører i trafikspørgsmål, fru Inger Stilling Pedersen, og personer, der ønsker at bevare færgerne, og at disse personer havde samme opfattelse som jeg.

Jeg håber, vi får en nærmere afklaring af dette spørgsmål, når vi behandler regeringens forslag i morgen.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kunne godt tænke mig at stille det samme spørgsmål, for jeg må da indrømme, at det her har været forbavsende.

Først og fremmest kunne man jo få den opfattelse, at der er en masse politikere, der har udtalt sig i denne sag uden at vide ret meget om, hvad der foregår. Og jeg vil da godt tage fru Inger Stilling Pedersen først, som jo var fremme

med, at man ikke ville sælge disse færger for under 800 mio. kr. Det er man løbet fra.

Nu siger man så bare, at der ikke må ske en forringelse på overfarten. Dét vil jeg godt have en garanti for, at der ikke sker nogen forringelse, men den kan man overhovedet ikke give, for det er simpelt hen de to største og bedste, mest moderne færger, man har her i Danmark, og hvorledes vil man erstatte dem? Det kunne jeg godt tænke mig at få at vide.

Der var også fru Kirsten Lee. Hun var fremme med noget om, at nu må vi have nogle andre færger, for de her er ikke miljørigtige – de sviner for meget. Hvordan kan fru Kirsten Lee nu sige, at disse færger sviner mere end dem, man skal have på et senere tidspunkt? Den uddybning vil jeg også meget gerne have.

Hr. Behnke har været så venlig at gå ud og som sædvanlig give regeringen ret i, at færgerne er alt for store, så bare væk med skidtet! Det samme har halvdelen af den radikale folketingsgruppe sagt i Vestsjælland, da den udtalte sig og fik kritik.

Jeg har før prøvet at fortælle nogle af ordførerne her i salen, hvorfor de færger ikke er for store. Det, det drejede sig om, da man lavede disse færger, var at lave nogle færger, der havde kapacitet til, at man de 120 dage om året, hvor der er behov for færger af en vis størrelse, dvs. til højtiderne, kunne tage det, der ikke kunne komme over med Korsør-Nyborg-overfarten.

Dertil kommer, at jeg går ud fra, at ordførerne har læst DSB's regnskab. Hvis man sammenligner Århus-Kalundborg-ruten med de ruter, man konkurrerer med, f.eks. Halsskov-Knudshoved og Korsør-Nyborg, så vil man over en 5-årig periode se, at samtlige belægningsstal på Århus-Kalundborg er steget med godt og vel 33 pct., hvorimod de på samtlige andre ruter er gået ned. Og det var jo det, der var meningen, dengang vi i 1983 vedtog, at disse færger skulle bygges. Samtlige tal – også overskuddet!

Når man ikke kan finde ud af, hvor overskuddet er, så er det jo bl.a., fordi der laves noget maskepi inden for DSB. Man siger nemlig, at hvis man skal over med Århus-Kalundborg, så koster det kun 40 kr. for en rejse. Det er det samme, som det koster på Korsør-Nyborg. Det er en intern afregningsmåde, som man har i DSB, og som ikke viser noget om overskuddet. Overskuddet er reelt i 1989 på 50-60 mio. kr.

[Tommy Dinesen]

Heller ikke det, at man har solgt færgerne for 740 mio. kr. – det er så 60 mio. kr. – betyder så meget for de herrer og damer, kan jeg forstå. Men jeg vil da godt sige, at det altså er et tab på ¼ mia. kr. i løbet af 4-5 år, hvor priserne i dag ligger nogenlunde stabilt, når man handler færger. Men ¼ mia. kr. betyder skam ikke noget i denne forbindelse, bare man kommer ud af det her!

Jeg vil også godt sige til fru Kirsten Lee, som talte om miljøet, at det, der er det afgørende her, er, at der er godt og vel 59.000 lastbilture, der nu skal et andet sted hen. Er det en forbedring af miljøet, når lastbilerne i stedet for at tage med færgen fra Århus til Kalundborg nu skal hele vejen sydover? Det giver trafikskader, det giver nedslidning af landeveje, og hvad ved jeg.

Jeg var lige ved at tænke på, om man burde nedsætte en kommissionsdomstol til at se på, hvem der står bag ved det her, for det er rent gak. Men det skal jeg nok undlade.

En af grundene til, at færgerne måske er blevet noget dyrere, er, at de er større. Men det, der er fordelene ved at bygge store færger, er, at besætningen er den samme som om bord i en lille færge. Det betyder, at driftsomkostningerne ligger betydeligt under det, som en lille færge skulle have betalt i hyrer til de forskellige ansatte.

Det værste er næsten den måde, denne regering nu går ud og privatiserer guldægget på, nemlig DSB's guldæg, som er færgefarten. Der var et overskud i 1984 på godt og vel 400 mio. kr.

Det, man har gjort, fordi man ikke har kunnet få lov til at bygge nye færger, er, at man har chartret Mercandias, og det er et rederi, der lever af dem, der ikke vil betale skat; de køber nogle anparter, og så tjener de nogle penge på det.

Men ikke nok med, at man chartrer disse færger. Der sker også det på Århus-Kalundborg, at Mercandias to færger skal have godt og vel 30 mio. kr. om året. Det vil sige, at det overskud på 50 mio. kr., man indtil nu har haft, nu ryger op på 80 mio. kr.

Ikke nok med det: De kan være komplet ligeglade med, om der er biler eller passagerer med, for Mercandia får pengene fra staten, altså fra DSB.

Hvad sker der så? Jo, Mercandia har nu sagt, at man starter med at sejle på Juelsminde-Kalundborg-linjen fra 1. oktober, og det kan man nemt gøre med to færger, fordi man får overskuddet ovre fra DSB. I Mercandia er mange ligeglade; dér kan man med sine egne færger konkurrere DSB ud på Århus-Kalundborg. Det er lige ned i foret, det hele.

Det er simpelt hen noget af det mest tåbelige, jeg har været udsat for i forholdsvis lang tid her i denne sal.

Behnke (FP):

Jeg bemærkede, at SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen, gjorde min person til en del af sit indlæg. Det er hr. Tommy Dinesen selvfølgelig velkommen til, men forudsætningerne skal være de rigtige.

Når Fremskridtspartiet støtter – og helhjertet støtter – salget af de to store luksuslinere, der i øjeblikket sejler mellem Århus og Kalundborg, så er det for det første, fordi færgerne aldrig skulle have været bygget. Det var rene beskæftigelsesprojekter. Det grundlag for kapaciteten, der findes mellem Øst- og Vestdanmark, kendte man allerede på daværende tidspunkt. Allerede på daværende tidspunkt diskuterede man, hvilke færgeruter på Kattegat der skulle nedlægges, i det øjeblik Storebæltsforbindelsen er en realitet.

Vores synspunkt har hele tiden været, at det ikke skal være en politisk beslutning, om der skal sejles fra Grenå, fra Ebeltoft, fra Århus eller fra Juelsminde hen over Kattegat. Det må alene være konkurrencen mellem færgerne, der afgør det. Men den konkurrence er ikke fair, og den er ikke ægte, når der er en DSB-linje, som får betragtelige statssubsidier.

Jeg tror ikke, at hr. Tommy Dinesens beregninger om det store overskud på Århus-Kalundborg holder; ikke ifølge DSB's egne oplysninger.

Når hr. Tommy Dinesen siger, at der vil være masser af lastbiler, som nu skal en tur sydover, så passer det heller ikke. Det er jo ikke sådan, at der ikke længere vil blive sejlet mellem Århus og Kalundborg; der bliver indsat andre færger på ruten. Det er jo ikke sådan, at ruten helt nedlægges, og de nye færger er netop færger, som i højere grad vil være baseret på lastbiler, trailere, og hvad der ellers er af tung trafik.

[Behnke]

Men det hænger ikke sammen. Når man både i DSB's planer for elektrificering og i regnskabet fra A/S Storebæltsforbindelsen over, hvor mange biler der skal køre hen over broen, for at man kan få den til at hænge sammen, går ud fra en stigende trafik over Storebælt – og det kan så være rigtigt eller forkert – kan man ikke samtidig forvente, at der også sker en stigning for Århus-Kalundborg-ruten, en stigning, som kunne retfærdiggøre opretholdelsen af de to meget store – og for store – færger.

Det er tydeligt, at hr. Tommy Dinesen ikke alt for ofte sejler med de færger. Jeg er en af dem, der benytter dem ret tit og ved, at belægningsen er meget lav på dem på nær op til højtidene.

Så derfor: Det, det handler om, er, at vi har en fornuftig infrastruktur her i landet, en fornuftig infrastruktur, som giver folk valgmulighed, og den valgmulighed bliver udvidet, hvis det heldige sker, at Mercandia får mulighed for at sejle mellem Juelsminde og Kalundborg igen, for der har jo tidligere været en rute dér, som i sin tid ikke kunne klare sig.

Men det er vel at mærke en Mercandiarute, som på privatkapitalistisk vis forsøger at hente sig nogle kunder. Hvis det ikke lykkes, så er det Mercandia, der står med tabet.

Når det ikke lykkedes at få DSB-ruten mellem Århus og Kalundborg til at fungere, så er det skatteyderne, der lider tabet. Så derfor, hr. Tommy Dinesen, er der et flertal – og det må man også i SF erkende – som træffer det fornuftige valg, som man starter en førstebehandling om i morgen, nemlig det valg, som betyder, at man sælger de to store luksusfærger og så i stedet får mulighed for at sejle med nogle færger, der har en størrelse, som passer til overfartens krav til kapacitet.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg har næsten lyst til at fremsige mit indlæg én gang til, for at det rigtig skal gå ind, for det er det tilsyneladende ikke kommet.

Hvis det her er et fornuftigt salg, så ved jeg ikke, hvad fornuft er, rent ud sagt. DSB-subsidier er det jo ikke.

Det er rigtigt, at færgerne i sin tid blev bygget, fordi man hjalp et par skibsværfter; fuldstændig rigtigt. SF foreslog dengang – hvad Fremskridtspartiet i hvert fald ikke gjorde noget ved, og det kan man se i betænkningens bidra-

get fra 1983 – at man lavede tre mindre færger, således at man kunne lægge en af dem op en gang imellem.

Det er rigtigt, at man, når man tager over med færgerne, en gang imellem kan se, at der ikke er ret mange med. Det er en selvfølge. Det kan man med samtlige færger i dette land, det kan man med samtlige busser og tog i dette land, for det afhænger af tiderne. Sagen er jo netop den, at det er om aftenen, der er lastbiler med. De skal jo med mælk til København og den slags, så derfor er det om aftenen, der er fuldt knald på.

Det er også derfor, der er nogle, der har foreslået, at det rigtig fornuftige ville være, at man ombyggede hver eneste færge, så de fik to lastbildæk. Det ville koste godt og vel 70 mio. kr. pr. stk. Det var da betydelig bedre end det her.

Jeg skal så ikke undlade at kommentere, at det selvfølgelig også får nogle afsmittende virkninger på en by som Kalundborg, når Carmen Curlers den 1. juni 1990 bliver nedlagt.

Der var ikke et øje tørt i sin tid, da vi fra SF's side bad om et samråd med nogle af ministrene. Alle kom og sagde, at nu skulle man altså hjælpe, og det, der sker, er, at der bliver en arbejdsløshed på 60-70 pct. Og det her gør det da ikke bedre. Der sker da også en nedskæring af togdriften til Kalundborg nu, så dette med i det hele taget at sælge i området er komplet umuligt. Det er så en biting; det er mere lokalt.

Men netop i forbindelse med de ting vil jeg godt bede hr. Behnke og andre ordførere om at prøve at se på DSB's regnskab. Det var dog en fordel, at man gjorde det, når man skal diskutere disse ting. Og jeg gentager, at her skal man lige lægge mærke til, at det kun er på Århus-Kalundborg-ruten, der har været stigninger.

Jeg kan godt nævnte tallene: For passagerer var det i 1985 869.000, i 1989 1.112.000.

For personbiler var det 174.000 i 1985, i 1989 255.000.

For lastbilenheder var det i 1985 64.000; i dag er det 109.000. Det er en fordobling. Det viser jo alt om, at man bør bygge færgerne om.

Hr. Behnke tager i hvert fald diskussionen op. Det synes jeg da er positivt. Men hr. Behnke siger, at de nye færger, der kommer, nok skal klare det hele. De kan kun tage det halve, hr. Behnke! Det er jo godtgjort, at hvis det er personbiler, der skal over, så kan de kun tage det

[Tommy Dinesen]

halve af det antal personbiler, der er med i dag, hvis der er 3 passagerer i hver, for der må kun være 500 passagerer med; ellers kommer Søfartsstyrelsen.

En anden ting er, at disse tal på ruten kunne have været betydelig bedre, hvis ikke DSB bevidst havde udsultet ruten, som man har. Jeg har før spurgt ministeren, og det, der sker, har også stået i DSB-bladet. Der er mange, der har klaget over, at hvis folk går ind og køber en billet til Århus, så kommer de automatisk sydover, og det er de sure over. Hvorfor ikke med de nye færger? Det er endda 25 kr. billigere at komme over den vej.

Men det har man ikke gjort, fordi DSB simpelt hen vil have de færger væk, således at man kunne lave noget andet og få nogle penge til H-H-linjen. Det er det, det drejer sig om, og så give en masse statstilskud til Mercandia. Det fatter jeg ikke. Først anpartsselskab og så bagefter, at man kan gå ind og konkurrere med DSB, hvor DSB betaler tilskud til Mercandia – den er helt håbløs, den dér.

Behnke (FP):

Det er ikke, fordi det er specielt logisk, det hr. Tommy Dinesen siger, når han påpeger problemerne omkring arbejdsløsheden i Kalundborg. For som hr. Tommy Dinesen sagde i sit første indlæg, så er mandskabet på de store færger og mandskabet på mindre færger stort set det samme.

Det vil altså sige, at det, at der bliver indsat mindre færger, ikke betyder, at der skal færre søfolk til for at besejle den rute. Oven i det kommer så, at der kommer ekstra aktivitet i Kalundborg som følge af, at der altså kommer en Mercandiarute fra Juelsminde. Så for Kalundborgs vedkommende burde man da kun være tilfreds med den ekstra aktivitet.

Det, som hr. Tommy Dinesen og SF glemmer, når man laver regnskab over Århus-Kalundborg-ruten, er, at den milliard kroner, som det kostede at bygge færgerne i sin tid, skal afskrives over færgerne, og det er, fordi man glemmer at tage det med; man ser på et rent driftsresultat – indtægter og udgifter – og glemmer, at færgerne på et tidspunkt er blevet finansieret af de danske skatteydere, og det vil de fortsat skulle være, medmindre man sælger dem.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Socialdemokratiet og SF taler, som om ruten Århus-Kalundborg skal nedlægges. Sådan forholder det sig jo ikke. Vi skal have færger, der passer til rutens passagerkapacitet. Ligesom man bruger fly og tog efter passager- og godsmængde, således skal vi også have færger, der tilpasser sig efter kapaciteten på besejlingsruterne.

Gennemsnitlig overførte hver færge i 1989 knap 300 passagerer, svarende til 15 pct. af færgens passagerkapacitet på 2.000, og kun på 10 ud af 3.800 overfarter var der mere end 90 pct. belægning. Jeg synes, det taler for sig selv. Her må vi selvfølgelig reagere på en økonomisk forsvarlig måde.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt sige til hr. Behnke, at jeg jo ikke har stået her og sagt, der skulle flere søfolk om bord; jeg har overhovedet ikke nævnt det med søfolk, for de fleste folk, der er ansat om bord på de færger, er ansat i Århus.

Det, jeg har sagt, er, hvad det betyder for det område, der bliver en afkrog i dette land den dag, den faste forbindelse på Storebælt kommer, og hvorledes man overhovedet ikke kan gå ud og få nogen til at nedsætte sig i det område, fordi man tager den kollektive trafik væk. Det bliver jo en afsmitning af det her.

Så kommer hr. Behnke med, at det har kostet en milliard kroner at bygge de færger. Javel, men der er da også kommet penge ind fra dem, der havde arbejdet i sin tid; de betalte jo deres skatter. Det var altså et projekt, som alle var enige om dengang, og det er jo meget sjovt, at Fremskridtspartiet i hvert fald ikke har været inde på det i betænkningensbidraget.

Hvis DSB skal give overskud på alle sine ruter, hvis det er det, der er meningen med regeringens planer, så kan vi lige så godt nedlægge DSB undtagen linjen fra København til Odense.

Når hr. Svend Heiselberg var så venlig at sige, hvor mange passagerer der er med, vil jeg godt give hr. Svend Heiselberg ret. Det var det, jeg sagde for lidt siden: Hvorfor er der så få passagerer med? Fordi DSB har set en interesse i at sende dem sydover. Det er jo det, der sker.

[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 færger. 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