

ikke taget stilling til et konkret forslag om samarbejdet.

Det er som nævnt min holdning, at beslutningsforslaget er overflødig, da regeringen under alle omstændigheder vil arbejde for at fjerne hindringerne for, at Københavns Havn kan indlede et forpligtende samarbejde med Malmø Havn for derved at sikre en sund virksomhed, også på længere sigt.

**Poul Andersen (S):**

Da vores ordfører på området, hr. Helge Mortensen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Som nævnt har regeringen allerede bebudet et lovforslag, der har samme hensigt som beslutningsforslaget, nemlig at etablere et forpligtende samarbejde mellem de to havne, Københavns Havn og Malmø Havn. Ministeren forventer, at regeringens forslag fremsættes allerede inden jul.

Derfor vil vi med sindsro afvente og se dette forslag, inden vi lægger os fast på en endelig beslutning om havnenes fremtidige organisering og struktur. Vi er positive over for ideen og tanken om fællesskabet mellem de to havne for derved at udnytte de muligheder, som den faste forbindelse over Øresund vil give for en rationalisering af havnedriften i området.

Vi afviser dette beslutningsforslag og afventer regeringens eget forslag.

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Københavns Havn har behov for en lovændring for at kunne sikre en optimal havnedrift fremover, nemlig en drift, der er baseret på et fælles datterselskab med Malmø Havn. Behovet for en lovændring har været kendt siden marts 1999, hvor Københavns Havns bestyrelse har anmodet trafikministeren om at løse problemet.

Men regeringen har i den seneste tid alene haft fokus på, hvorvidt staten er den egentlige ejer af havnen, og dermed på, hvordan staten kan fordele Københavns Havns formue – en formue, som havnens kunder i høj grad har bidraget til. Det må siges at være noget sent at få afklaret dette ejerskab.

Samtidig kan vi jo konstatere, at Københavns Havn gennem de seneste år har gennemgået en eksplosiv udvikling, hvilket vi fra Venstres side hilser velkommen. Derfor kan jeg kun sige som den danske indenrigsminister ved forhandlingerne i Rigsdagen i 1890: »Man kan ikke på én gang her i Rigsdagen sige: Nu har Københavns

Havn vokset sig stor for egen regning, nu vil vi indkassere den. Det går billigtvis ikke an.«

Jeg kan kun konstatere, at regeringen ønsker at lege Robin Hood og vil inddrage havnens aktiver frem for at sikre havnen en fortsat optimal drift. Det er der ingen der kan være tjent med.

Der står meget på spil for Københavns Havn i forbindelse med de kommende års udvikling af Øresundsregionen; transportmønstrene i Østersøen vil ændre sig, og vi kan fra dansk side ikke bare stå på sidelinjen og se Østersøens øvrige havne udvikle sig med eksplosiv hast.

For Venstre er det vigtigt, at den manglende lovgivning fra Folketingets side ikke hindrer danske virksomheder i at udføre deres drift på optimal vis. Et fælles driftsselskab mellem de to øresundshavne synes at være det bedste værn mod den stadig stigende konkurrence om gods og passagerer.

Vi må fra Venstres side dog påpege, at Københavns Havns andet formål, udvikling af arealerne, fortsat skal varetages af moderselskabet, som er Københavns Havn. Arealudviklingen vil også de kommende år være i fokus i forbindelse med skabelse af nye bydele med en blanding af byformål og erhvervs-mæssige og havnemæssige formål, som det er set i de øvrige europæiske storbyer, hvilket er endnu en grund til at sikre synergieffekterne ved et fælles driftsselskab samt at sikre en vis formue i Københavns Havn.

Fra Venstres side kan vi kun konstatere, at det, der er foregået indtil nu, er, at regeringen har puttet Københavns Havns driftsmæssige fremtid i en syltekrukke – en syltekrukke, der til forveksling ligner den, som Rasmus Larsen har malet på frisen i Vandrehallen – og det kan vi fra Venstres side ikke leve med.

Vi ønsker handling og kan derfor kun glæde os over, at regeringen med trafikministerens tale har lovet at arbejde for at fjerne hindringerne for det fælles datterselskab, men det er da pudsigt, at der først kommer skub i sagen efter fremsættelse af dette beslutningsforslag.

**Ole Sohn (SF):**

Forslaget om at danne et fælles selskab mellem Københavns Havn og Malmø Havn er en idé, som SF er meget positiv over for. Et fælles selskab giver gennem nogle af de stordriftsfordele, der ligger heri, mulighed for at udnytte investeringer og fælles markedsføring på en ny måde. Effektiviteten kan øges, og omkostningerne kan