

holdes nede, samtidig med at størrelsen og den finansielle styrke giver mulighed for at fokusere på kvalitet og produktudvikling. Derved kan havnen med Øresundsregionen som base blive en af Nordeuropas ledende havneoperatører.

Samarbejdet i Copenhagen Malmö Port kan betyde opbygningen af et helt nyt transportcenter, hvor kunderne kan tilbydes transport og logistikfaciliteter på begge sider af Sundet, samtidig med at den nye bro giver en bedre og hurtigere forbindelse mellem havneanlæggene. Det vil kunne gøre havnen væsentlig mere konkurrencedygtig og tiltrække mere gods. Og jo mere gods der transporteres på skibe, jo mindre ravage giver det på landevejene.

Etableringen af Copenhagen Malmö Port skal også ses i sammenhæng med den ny havnelov, som træder i kraft her pr. 1. januar, og som jo giver danske havne bedre betingelser for at kunne deltage i den øgede konkurrence, bl.a. ved at tilføre havnene større dynamik og forbedre deres konkurrenceevne, og det vil på lang sigt være med til at fremme søtransporten og dermed de mere miljørigtige transporter.

Man kan sige, at hvor havnene primært indtil dato har været passive udbydere af infrastruktur med kajer og kraner, ja, så giver havneloven mulighed for, at havnene kan indgå i et tættere samarbejde mellem skibsmæglere, produktionsvirksomheder, rederier og andre transportvirksomheder.

Derfor støtter SF ikke alene tanken, men også det forslag, som Københavns Havn og Malmø Havn har udarbejdet om Copenhagen Malmö Port, og håber, at etableringen kan gøres mulig snarest. Men samtidig finder SF det vigtigt, at der fortsat kommer til at ske en koordinering mellem den egentlige havnedrift og udviklingen af de arealer, der ikke skal anvendes til havnedrift, således at arealudnyttelsen til byformål hele tiden sker under hensyntagen til havnedriften.

Vi forventer, at regeringen i sit lovforslag, som jo ifølge lovkatologet skal fremsættes her i nær fremtid, tager højde herfor, hvorfor vi under disse forudsætninger vil se positivt på regeringens lovforslag.

Klaus Kjær (DF):

Dansk Folkeparti støtter intentionerne i forslaget. Det er klart, at Københavns Havn og Malmø Havn ikke skal ligge i konkurrence med hinanden i den nye Øresundsregion, men snarere tværtimod indgå som et magtcentrum i

Nordeuropa med gode, øgede konkurrenceforhold over for f.eks. de nordtyske havne.

Vi synes, det er et udmærket forslag, hvor der er åbenlyse fordele ved en samdrift med stordriftsfordele og samlet administration osv., så umiddelbart støtter vi forslaget. Vi vil bare godt lige have afklaret nogle ting omkring selskabsdannelsen, for så vidt jeg er orienteret, er Københavns Havn en selvejende institution, mens Malmø Havn er et aktieselskab, og nu foreslår man så, at der oprettes et særskilt aktieselskab, CMP, hvori både Københavns Havn og Malmø Havn skal eje aktiekapitalen. Og så taler man stadig væk om Københavns Havn som moderselskab med hensyn til udvikling af arealer, der ikke skal anvendes til havneformål osv.

Men det spørgsmål omkring nogle tekniske ting vedrørende samdriften skal vi nok få afklaret. Men Dansk Folkeparti støtter forslaget.

Arne Melchior (CD):

Uden på nogen måde at kanonisere trafikministeren vil jeg dog sige, at den svartale på det foreliggende beslutningsforslag, som hun her har holdt, svarer til, hvad Vorherre ikke så sjældent siger til mig, når jeg henvender mig til ham; så hører jeg ofte det svar: Det er fint, min søn, din bøn er hørt.

Det kan vi forslagsstillere jo sige gælder om den tale, ministeren på regeringens vegne har holdt. Og jeg er da enig med Venstres ordfører i, ikke at det er overraskende, at der skulle denne her fødselshjælp til, men at det da er glædeligt, at vi har kunnet gøre noget nytte, og det er altså i den retning, det udvikler sig.

Jeg behøver ikke at sige, at CD støtter forslaget, og indtil vi har set regeringens lovforslag, skal det sandelig ligge i udvalget og være der som en advarsel til ministeren og til regeringen.

Jeg skal så blot tilføje dette – og det være sagt med store bogstaver: Vi ønsker, at det skal være en aftale mellem Malmø Havn og Københavns Havn, ikke mellem Malmø Havn og Københavns Statshavn. Havnen er sin egen, og den er Københavns, og det er ikke nogen statshavn. Og når vi kommer til det stadium, hvor vi skal vedtage det lovforslag, som jeg forstår at ministeren kommer med, skal det stadig væk være Københavns Havn.

Dette siger jeg ikke bare, fordi jeg bor i København, men det siger jeg, fordi det er bedst for Danmark.