

dette fremskredne tidspunkt for metroens etablering, at man ikke ensidigt fokuserer på Ørestadsselskabets låneramme. Hvis man gør det, kan man let komme til at overdramatisere forhold, som i virkeligheden ikke siger så meget om Ørestadsselskabets økonomi eller har større betydning for økonomien, men som slår ud på lånerammen.

Eksempler herpå er spørgsmålet om det præcise tidspunkt for Ørestadsselskabets momsafløftning og for afgørelse om Comets krav i en eventuel voldgiftssag. Samtidig kan man let komme til at overse forhold, som har betydning for økonomien, men som ikke giver sig tidslag i en lånerammeforhøjelse. Som forretningsmand kunne jeg ikke finde på at måle en virksomheds ve og vel ved at fokusere på et enkelt tal. Det tror jeg ikke nogen kunne.

Opfølgningen på en driftsvirksomhed kræver et langt mere nuanceret billede og et ganske detaljeret kendskab til virksomhedens aktiviteter og mål samt til de udfordringer, som virksomheden står over for i den aktuelle situation. Og relevant økonomisk opfølgning kræver, at opfølgningen følger med tiden.

Da lånerammen blev fastsat som økonomisk styringsmiddel – det eneste styringsmiddel, der var – var der nok ikke nogen, der troede, at dette middel ville være relevant til evig tid. Ej heller jeg. Og det var det eneste reelle styringsmål.

Ørestadsselskabet blev sat i verden i 1992 til at løse en også i historisk sammenhæng kæmpestor anlægs- og udviklingsopgave. I dag er selskabet langt med anlægsopgaven, og selskabet har fået en ny rolle som kontraktholder for driften af metroen. Det er en situation, hvor Øreselskabets opgave er ved at skifte karakter fra anlæg til drift, samtidig med at lånerammen forventes at nå sit maksimum i løbet af kort tid for herefter forventeligt at falde.

Den situation skal vi tilpasse styringen af selskabet til. Hermed siger jeg, at lånerammen som eneste styringsredskab ikke længere er tidssvarende i forhold til Ørestadsselskabets opgaver, og der er behov for en styring på flere parametre, således at der opnås en tilstrækkelig større gennemsigthed i projektets økonomi.

Det vil ikke kun være til glæde for dem, som dagligt arbejder med de økonomiske sider af Ørestadsselskabets opgaver, men så sandelig også for os politikere, som ofte har følt, at det har været svært at overskue Ørestadsselskabet økonomi. Det er et af de få steder, jeg er enig med fru Margrete Auken.

Gode styringsmæssige rammer for selskabet sikrer fuld transparens. Det tror jeg godt at vi kan blive enige om her i salen, at det bidrager lånerammestyringen ikke længere til. Derfor er vi efter min opfattelse nødt til at finde frem til rammer, der sikrer gennemsigthed i selskabets virke i fremtiden.

Jeg har derfor sammen med Københavns Kommune igangsat et arbejde vedrørende ændring af det, som jeg kalder de styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet. Det drejer sig ikke kun om nye styringsredskaber, men vedrører også overvejelser om en organisatorisk ændring af Ørestadsselskabet.

Uden at jeg skal foregribe konklusionerne af dette arbejde, kan jeg godt oplyse, at der er konstruktive drøftelser mellem Københavns Kommune, Trafikministeriet og selskabets ledelse om, at det kan være hensigtsmæssigt at belyse en ændring af de styringsmæssige rammer, så de er tilrettelagt præcist på de ret forskellige opgaver, der er tilknyttet metrodriften og arealudviklingen.

Personligt forestiller jeg mig en mulig opsplitning af Ørestadsselskabets aktiviteter i henholdsvis et selskab med fokus på arealudvikling i Ørestaden og et selskab med fokus på metrodriften. Hermed skabes grundlag for, at der kan fokuseres endnu mere målrettet på de betydelige opgaver, der ligger i arealudviklingen af Ørestaden samt driften af metroen.

Nu står jeg i det forfærdelige dilemma, at jeg har rød lampe, men jeg mangler stadig væk 3 sider, jeg ved ikke ...

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**  
Ministeren fortsætter.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Tak. Jeg er meget glad for, at vi alle synes, det er en vigtig debat.

Når dette er sagt, vil jeg gerne understrege, at intet er bestemt på forhånd, og at regeringen går fordomsfrit ind i dette arbejde, og jeg ved også, at Folketinget vil gøre det samme.

Jeg er desuden anmodet om at redegøre for, hvilken løbende budgetkontrol regeringen foretager af selskabet. Det vil jeg meget gerne. Jeg er i den heldige situation, at Rigsrevisionen i en undersøgelse af Ørestads- og metroprojektet i år 2000 fremkom med klare anbefalinger til Trafikministeriets tilsyn med Ørestadsselskabet, som Trafikministeriet naturligvis har fulgt.