

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Hovedpunkter i lovforslaget*

Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes to nye selskaber Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. I forbindelse med oprettelsen af de to nye interessentskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S.

Metroselskabet I/S skal stå for projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen (metroens 3. etape) samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Københavns Kommune ejer 50 pct. af Metroselskabet I/S, transport- og energiministeren ejer 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune ejer 8,3 pct.

Lovforslaget skal således ses i sammenhæng med lovforslaget om en Cityring, som regeringen har fremstillet samtidigt med dette lovforslag.

Arealudviklingsselskabet I/S skal stå for arealudvikling på de arealer, som selskabet ejer, samt stå for havnedrift i Københavns Havn. Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med, og på sigt kunne skabe grundlag for at udbetale overskud til ejerne i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Københavns Kommune ejer 55 pct. og transport- og energiministeren 45 pct.

#### *2. Lovforslagets baggrund*

Den 2. februar 2006 blev der indgået en aftale om udvidelse af metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Det fremgår bl.a. af aftalen:

»Der er mellem regeringen (Venstre og Det konservative Folkeparti) og Socialdemokraterne, Det radikale Venstre og Dansk Folkeparti indgået en samlet aftale om udvidelse af metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Aftalen indebærer overordnet en videreførelse af de nuværende metroaktiviteter, anlæg af en Cityring, fortsat arealsalg af arealerne i Københavns Havn og Ørestaden samt havnedrift.

Metroen skal udvides for at forbedre den kollektive trafikbetjening i hovedstaden. Den udvidede metro vil give et reelt alternativ til biltrafikken i Københavns og Frederiksbergs indre bydele.

Der er enighed om, at aftalen om udvidelse af metroen med en Cityring bygger på det grundlag, som fremgår af principaftalen mellem regeringen, Københavns og Frederiksberg Kommuner af 2. december 2005.«

Socialistisk Folkeparti har den 1. marts 2006 tilsluttet sig aftalen.

Aftalen skal udmøntes i tre lovforslag. For det første forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden mv. (Folketingstidende 2005/2006 A 3750, C 431, lov nr. 310 af 19. april 2006), som indebærer, at Østamagerbaneselskabet I/S opløses, og Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet (inkl. en restgældsforpligtelse pr. 1. januar 2007 på 55 mio. kr.) placeres i Ørestadsselskabet pr. 1. januar 2007. For det andet forslag til lov om en Cityring, hvoraf linjeføring og stationsplacering fremgår, og for det tredje nærværende lovforslag om etablering af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Hertil kommer en bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, som er udstedt i medfør af lov om trafikkselskaber, bekendtgørelse nr. 1445 af 13. december 2006.

#### *2.1. Principaftale om etablering af en Cityring mv. af 2. december 2005*

Principaftalen af 2. december 2005 om etablering af en Cityring mv. har følgende ordlyd:

»Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om at anlægge og finansiere en Cityring, så den kan tages i brug i 2017. Regeringen og kommunerne vil søge Folketingets hhv. kommunalbestyrelsernes tilslutning hertil.