

## F. t. l. om Metroselskabet I/S m.fl.

mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavnen med 700 mio. kr. Grundlaget for denne medfinansiering er tilvejebragt ved statens indskud af 100 mio. kr. kontant og den såkaldte Rigsarkivgrund, der er værdiansat til 300 mio. kr. Dertil kommer, at Københavns Kommune er forpligtet til at tilvejebringe det planmæssige grundlag for Ydre Nordhavn, hvorved værdien af de af staten indskudte arealer fra Københavns Havn A/S skønnes at kunne forøges med 300 mio. kr., opgjort som nutidsværdi.

Det vil blive aftalt nærmere mellem staten og kommunen, hvornår tilskuddet skal betales, men det forventes, at en tredjedel af beløbet betales, når anlægget af vejforbindelsen påbegyndes, og at de sidste to tredjedele forfalder til betaling, når vejen er færdiganlagt.

Bank- og obligationsgælden udgør godt 14.800 mio. kr. blandt andet som et resultat af overførsel af gæld fra Metroselskabet I/S til Arealudviklingsselskabet I/S, jf. ovenfor. Gælden modsvares først og fremmest af værdien af statens indskud af Københavns Havn A/S på 4.300 mio. kr., værdien af Københavns Kommunes forpligtelse til at tilbageføre grundskyld for i alt 3.200 mio. kr. samt værdien af de ikke-solgte arealer i Ørestaden på ca. 6.600 mio. kr.

Endelig optræder en række mindre hensættelses- og gældsposter, der overtages direkte fra enten Københavns Havn A/S eller i forbindelse med udspaltningen af arealudviklingsaktiviteterne fra Ørestadsselskabet I/S.

Som det fremgår, forventes gælden i Arealudviklingsselskabet I/S at overstige den regnskabsmæssige værdi af aktiverne, dvs. selskabet stiftes med et negativt kapitalindestående. I modelåbningsbalancen er det opgjort til -84 mio. kr., men det kan blive større i den endelige åbningsbalance. Det skyldes overvejende, at de arealer, der skal udvikles og sælges, vil skulle værdiansættes forholdsvis konservativt, jf. ovenfor. Under de givne forudsætninger er det dog forventningen, at Arealudviklingsselskabet I/S kan realisere en værdi af arealerne, der er højere end den regnskabsmæssige værdi og dermed bidrage til, at selskabet kan dække sine gældsforpligtelser med den eksisterende aktivmasse. I det nuværende likviditetsbudget vil selskabet således blive gældfri i 2035 med de nuværende forventninger til efterspørgsel og priser på arealer i København.

#### 4.1.5. Endelige åbningsbalancer og stiftelsesdokumenter

De endelige åbningsbalancer vil som nævnt blive udarbejdet på grundlag af årsrapporterne for 2006 for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet

I/S og Københavns Havn A/S. Endvidere vil der som grundlag for åbningsbalancerne skulle ske en værdiansættelse af de væsentligste aktiver, dvs. især de eksisterende metroanlæg for Metroselskabet I/S og de arealer, der skal afhændes, for Arealudviklingsselskabet I/S. Åbningsbalancen for Metroselskabet I/S vil skulle revideres af rigsrevisor og en af Københavns Kommune udpeget revisor samt en revisor udpeget af Frederiksberg Kommune. Åbningsbalancen for Arealudviklingsselskabet I/S vil skulle revideres af rigsrevisor og en af Københavns Kommune udpeget revisor.

Desuden vil der skulle indgås aftaler mellem de to selskaber og hver af de respektive ejere i det omfang, at ejerne ikke indfrier deres forpligtelser ved selskabernes stiftelse. Aftalerne vil have en sådan form, at de kan medtages som et tilgodehavende i åbningsbalancerne for Metroselskabet I/S henholdsvis Arealudviklingsselskabet A/S. Det vil i aftalerne også blive fastlagt, hvordan tilgodehavenderne forrentes og afdrages.

Disse aftaler vil indgå i de samlede stiftelsesdokumenter for de to selskaber, herunder de endelige åbningsbalancer ledsaget af noter, bl.a. indeholdende en redegørelse for, hvordan Ørestadsselskabet I/S, nuværende aktiver og passiver, rettigheder og pligter fordeles mellem Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S, interessentskabskontrakter, vedtægter mv. Stiftelsesdokumenter vil blive forelagt for Finansudvalget på et aktstykke og for de to kommuners kompetente politiske organer.

#### 4.2. Metroselskabet I/S

Med lovforslaget får det nye Metroselskab I/S til opgave at 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.

Metroselskabet I/S overtager anlægs- og driftsopgaven vedrørende etape 1-3 fra Ørestadsselskabet I/S, som har varetaget opgaven på vegne af henholdsvis Frederiksbergbaneselskabet I/S, Østamagerbaneselskabet I/S samt Ørestadsselskabet I/S, jf. afsnit 3.1. Selskabet får således det samlede ansvar for både de eksisterende og kommende planlagte metrostrækninger.

Selskabet kan endvidere drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med det at projektere, anlægge og drive metro.

Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.