

Københavns og Frederiksberg Kommuner får således mulighed for at optage lån til finansiering af kommunernes indskud, dvs. Københavns Kommunes indskud på 4.000 mio. kr. og Frederiksberg Kommunes indskud på 800 mio. kr., nr. 1 og 2. De to kommuner får endvidere mulighed for at optage lån til finansiering af indskud vedrørende reinvesteringer, jf. nr. 3, samt til lån til andre reinvesteringer, hvor det er nødvendigt, at de tre ejere bidrager med et kontant indskud.

Lånene kan som udgangspunkt optages på de vilkår, der gælder efter reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets lånebekendtgørelse.

Det er dog aftalt med Frederiksberg Kommune i tilfølsaftalen mellem regeringen og Frederiksberg Kommune til principaftale om etablering af Cityring mv., jf. afsnit 2.2.2., at Frederiksberg Kommune kan optage et lån på 280 mio. kr., der tilbagebetales over 50 år. Den resterende del af Frederiksberg Kommunes indskud, dvs. 520 mio. kr., kan optages som et lån, der vil skulle afdrages over 10 år.

Københavns Kommune kan optage et lån til indskuddet, som afdrages over højst 10 år.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vil endvidere få adgang til at optage lån til eventuelle yderligere indskud, herunder uforudsete udgifter, der måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen. Denne mulighed forudsætter, at der er enighed blandt ejerne om, at yderligere indskud i Metroselskabet I/S er nødvendige. Yderligere indskud i Metroselskabet I/S vil kræve, at ejernes kompetente politiske organer tiltræder en beslutning herom. For statens vedkommende vil der blive udarbejdet et aktstykke, hvor der søges om Finansudvalgets tilslutning til det yderligere indskud. For Frederiksberg Kommunes vedkommende fremgår det af tilløbsaftalen mellem regeringen og Frederiksberg Kommune, jf. afsnit 2.2.2., at lån til eventuelle yderligere indskud, herunder uforudsete udgifter, der måtte være nødvendige for gennemførelse af anlægget af Cityringen, vil kunne optages som lån, der tilbagebetales over 50 år.

I Metroselskabet I/S' afrapportering vedrørende selskabets økonomi til ejerne vil der indgå et løbende opdateret langsigtet likviditetsbudget, oplysninger om gældsudviklingen, herunder den forventede maksimale gæld i projektets levetid samt det tidspunkt, hvor gælden forventes fuldt indfriet.

Disse oplysninger vil give indsigt i økonomien for det samlede metroprojekt. Særligt vil forskydninger i den forventede tilbagebetalingstid vise, om der er behov for, at ejerne sammen revurderer projektets økonomi og tager stilling til, hvordan ændringer heri skal

håndteres. Overordnet har ejerne mulighed for at acceptere en længere tilbagebetalingstid, alternativt at iværksætte tiltag, der forbedrer projektøkonomien, dvs. forbedrer nettodriftsindtægterne, reducerer de samlede anlægsomkostninger eller styrker kapitalgrundlaget gennem indskud fra ejerne.

Såfremt den forventede tilbagebetalingstid forøges med mere end 2 år i forhold til det hidtil godkendte, vil henholdsvis Finansudvalget og de to kommuners kompetente politiske organer få forelagt ejernes oplæg til håndtering heraf til godkendelse.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vil endvidere få adgang til at optage lån uden for de normale lånerammer til finansiering af eventuelle tilkøb og optioner i forbindelse med Cityringsprojektet. Tilkøb og optioner er defineret i lovforslaget om en Cityring, § 6, stk. 1, med tilhørende bemærkninger. Ved tilkøb og udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Cityringens projektering, anlæg og drift, og som Københavns Kommune eller Frederiksberg Kommune eller staten har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Cityringen. Tilkøb og optioner er delt ind i tre grupper: senere udvidelser af og tilslutninger til Cityringen, optimering af driftsforhold og passagerfaciliteter. Som et eksempel på senere udvidelser og tilslutninger til Cityringen kan nævnes forberedelse af afgreningen mod Brønshøj, hvor Københavns Kommune får mulighed for at låne til anlægsudgifterne. Det fremgår af principaftalen, at såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive besluttet at etablere en metroforbindelse mod Brønshøj, overtages afgreningen samt de forrentede udgifter hertil af det (evt. nye) selskab, der forestår etablering af forbindelsen, jf. afsnit 2.1. Et eksempel på et tilkøb, der betegnes som en passagerfacilitet, er supplerende adgangsveje til en station. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune kan vælge at udvide med supplerende adgangsveje til en station, men den pågældende kommune skal selv betale for udvidelsen.

Til § 6

Den foreslåede bestemmelse beskriver indskuddet af nettoaktiver i Arealudviklingsselskabet I/S ved stiftelsen, udover Arealudviklingsselskabet I/S' overtagelse af arealudviklingsaktiviteterne fra Ørestadsselskabet I/S og overtagelsen af Københavns Havn A/S.

For det første indskyder staten den såkaldte Rigsarkivgrund, der er værdisat til 300 mio. kr. Rigsarkivgrunden udgør en del af ejendommen matr. nr. 1 bh og 1 aa Eksercerpladsen, København, beliggende i Ørestad Nord. De ejerskabsmæssige interesser vedrøren-