

Transport- og energiministeren (Brian Mikkelsen, fg.):

Først tak for, synes jeg, de mange positive og konstruktive bemærkninger til forslaget. Det har været en pæn modtagelse af forslaget. Baggrunden er jo også en politisk aftale fra primo februar 2006, som alle Folketingets partier bortset fra Enhedslisten har tiltrådt. Så jeg havde også forventet en positiv modtagelse.

Men der er jo også tale om kompliceret lovstof, når vi på én gang etablerer to nye selskaber og samtidig opløser og opsplitter eksisterende selskaber og tillige indskyder yderligere midler. Ud over den politiske aftale er lovforslaget ude i en udmøntning af principaftalen den 2. december 2005 om etablering af en cityring mellem regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

Lovforslaget indebærer jo, at der oprettes to selskaber: Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I forbindelse med oprettelsen af de to interessentselskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S. Metroselskabet oprettes ved, at interessentselskabet overtager metroaktiviteterne i Ørestadsselskabet samt Frederiksbergbaneselskabet.

Metroselskabet I/S skal stå for projektering og anlæg af Cityringen og færdiggørelse af anlæggelse af metroens tredje etape på Østamager samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Metroselskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag.

I lovforslaget er der opstillet nogle parametre for styring af anlægsprojektet vedrørende Cityringen. Selskabet har en pligt til to gange årligt at orientere ejerne om projektets fremdrift. Ejerne skal på baggrund heraf orientere Finansudvalget og Trafikudvalget samt de kompetente politiske organer i de to kommuner.

Derudover har selskabet pligt til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift ændres ud over en på forhånd fastsat tærskelværdi. Forøgelse ud over tærskelværdien udløser en pligt for ejerne til at indhente forudgående råd hos henholdsvis Finansudvalget og de kompetente politiske organer i de to kommuner.

Arealudviklingsselskabet I/S oprettes ved, at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet samt alle aktiviteter i Københavns Havn A/S. Staten kommer til at eje 45 pct. af Arealudviklingsselskabet I/S, mens Københavns Kommune kommer til at eje de resterende 55 pct.

Arealudviklingsselskabets opgaver bliver arealudvikling for de arealer, som selskabet ejer, dvs. de grunde og bygninger, der i dag tilhører henholdsvis Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S, samt forestår og muliggør havnedrift i Københavns Havn.

Arealudviklingsselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal agere kommercielt, selskabet skal udarbejde en forretningsstrategi, som skal forelægges for ejerne til godkendelse, og det vil også fremgå af interessentskabskontrakten, at alle væsentlige beslutninger vil kræve enighed mellem de to ejere.

Kl. 11.15

Selve havnedriften forventes at fortsætte uberørt af organisationsændringen i regi af Copenhagen Malmö Port, CMP, blot med ændringen, at det nye selskab overtager aktieposten i CMP samt indtræder i de indgåede aftaler om benyttelse af havnefaciliteterne.

Det økonomiske grundlag for de to nye interessentskaber etableres gennem de forpligtelser, som staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune påtog sig med principaftalen. I lovforslaget indgår modelåbningsbalancer for begge selskaber. Det har været udgangspunktet for arbejdet med modelåbningsbalancerne, at der fra starten skulle etableres to separate og uafhængige selskaber til varetagelse af arealudviklingsaktiviteterne henholdsvis metroaktiviteterne. Det har endvidere været et ønske, at statens bidrag til Cityringen skulle overgå til Metroselskabet I/S med det samme.

Frem for at have to selskaber med meget store gælds- og rentebyrder er der i samråd med revisorerne valgt en løsning, hvor en stor del af den eksisterende gæld samles i Arealudviklingsselskabet I/S. Arealudviklingsselskabet I/S vil således fra den første dag skulle udvikle selskabets arealer ved størst mulig værdiskabelse og anvende proventet til afvikling af den gæld, som selskabet etableres med. Metroselskabet I/S vil dermed fra starten have en mindre gæld, en gæld, der vil blive forøget, i takt med at selskabet skal bruge pengene til etablering af Cityringen.

Det er sådan, at en del af den forventede værdi af Københavns Havn A/S på Arealudviklingsselskabets aktivside modsvares af gæld overflyttet fra Ørestadsselskabet, således at statens bidrag til Cityringen tilgår Metroselskabet fra den første dag.