

Arealudviklingsselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag med følgende opgaver: For det første at arealudvikle og sælge de arealer, som selskabet ejer, og for det andet at forestå og udvikle havnedriften i Københavns Havn.

For Venstre er det vigtigt at skabe gennemsigtighed omkring selskabernes aktiviteter, så der gives et godt grundlag for ejernes styring og tilsyn. Desuden lægger vi vægt på, at vi med denne nye organisering muliggør, at der etableres en pengestrøm fra arealudviklingsaktiviteterne i Ørestaden og i Københavns Havn til brug for medfinansiering af metroaktiviteterne. Så det er lige netop, hvad vi opnår med denne model jævnfør lovforslaget.

Derfor kan Venstre støtte denne lov.

Formanden:

Tak til hr. Kristian Pihl-Lorentzen. Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil godt starte med at sige tak til ministeren for en glimrende introduktion til det lovforslag, vi nu behandler, og til Venstres ordfører for at have gennemgået de eventuelle punkter i lovforslaget, som ministeren måske ikke havde fået med.

Så vil jeg godt sige: Det her lovforslag tager jo ligesom det forrige også udgangspunkt i de erfaringer, vi har gjort. Vi havde nogle drøftelser omkring økonomien, og hr. Jørgen Arbo-Bæhr nævnte den usikkerhed og de økonomiske problemer, der havde været ved de første etaper af metroen. Det kan jeg kun bekræfte at der var.

Metroprojektets historie går ca. 15 år tilbage. Det blev vurderet af Rigsrevisionen i år 2000 i en revisionsrapport. De kunne slå fast, at udgifterne til Ørestads- og metroprojektet, fra det blev besluttet i 1992, til det blev vurderet i 1999, var steget fra 5 mia. kr. til 10,6 mia. kr. Anlægsprojektet var forsinket 2 år i forhold til det planlagte, og de forventede indtægter fra arealsalg var blevet nedjusteret med 2,8 mia. kr.

Hvad kan vi så bruge det til i dag? Det, vi kan bruge det til, er at sige: Vi har lært af de erfaringer, man gjorde ved anlæg af første etape. Og derfor var det også naturligt, da man gik i gang med at overveje Metrocityringen i 2003 – jeg skal sige, at det selvfølgelig gav anledning til en del kritik, især i den offentlige debat – at man så besluttede at få en undersøgelse af, hvordan den kunne organiseres bedre, så man kunne undgå

de problemer, man var løbet ind i tidligere. Der blev udarbejdet en ret omfangsrig redegørelse fra revisionsfirmaet KPMG, og de anbefalede to ting: at metroaktiviteterne blev samlet i et selskab, og arealudviklingen blev samlet i et andet selskab. Og det er faktisk den anbefaling, vi med det her lovforslag fører ud i livet. Det er netop for at undgå de problemer, som bl.a. Enhedslistens ordfører pegede på.

I mellemtiden er der sket ikke en detalje, men den ændring, at vi har fået gennemført en strukturreform. Københavns Amtskommune er blevet nedlagt, og de rettigheder, man der havde i Østamagerbaneselskabet, blev, da vi vedtog loven for ca. 1 år siden, overdraget til Ørestadsselskabet.

Kl. 11.25

Dermed kan vi så klare det af, sådan at vi nu får et metroselskab, der skal varetage den projekterede drift af Cityringen, som skal færdiggøre anlægget af Østamagerbanen, og som skal vedligeholde metroen samt et arealudviklingsselskab, der skal forestå udviklingen af de selskaber, som arealet har, og driften af Københavns Havn. Arealudviklingsselskabet skal, hvis man skal sige det helt enkelt, forestå byggeri og salg af ejendomme i resten af Ørestaden og så ude i Nordhavnen, i alt 600.000 etagemeter. Og det skal være det finansielle grundlag for udbygning af Metrocityringen.

Københavns Kommune skal, hvis man kan sige det sådan, anlægge den helt overordnede byggemodning af området, nemlig ved en ny vej, Nordhavnsvejen. Hermed skabes der grundlag for en fortsat udvikling af København, en fastholdelse af København og den danske hovedstad som dynamoen i denne del af Øresundsregionen.

Et led i den udvikling, vi står over for i Danmark, er selvfølgelig også at skabe arbejdspladser til de kommende generationer og at fastholde en alsidig erhvervs-mæssig udvikling i området og give København og Malmø en central placering i Østersøområdet i den trafik og den varedistribution, der skal ske her, og som skal ske ned til Østeuropa.

Jeg vil godt understrege det, fordi SF's ordfører virkede en anelse svag i koderne, da han omtalte det. For Socialdemokratiet er det centralt, at der reserveres arealer i Nordhavnen til i samarbejde med Malmø at sikre en fortsat og fremadrettet havnedrift. Vi skal ikke og må ikke lade os presse til at nedlægge de arealer, der skal skaffe de fremtidige arbejdspladser, selv om metropro-