

jektets økonomi meget imod vores forventning skulle komme under pres.

Vi er et af de partier, der har indgået aftale med regeringen om de lovforslag, det forrige og det her, og med de bemærkninger, jeg har tilkendegivet her, kan vi fuldt og helt tilslutte os det lovforslag, vi nu behandler.

**Formanden:**

Tak til hr. Klaus Hækkerup. Så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

**Walter Christophersen (DF):**

Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes to nye selskaber, Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. Baggrunden for lovforslaget er den politiske aftale af 2. februar 2006 om udvidelse af metroen med en Cityring og med en ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Arealudviklingsselskabet I/S etableres, ved at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S og alle aktiviteter fra Københavns Havn A/S, der samtidig opløses.

Metroselskabet I/S etableres, ved at interessentskabet overtager aktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S bortset fra de udskilte arealudviklingsaktiviteter og i Frederiksbergbaneselskabet I/S. Samtidig opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S.

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

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

Dansk Folkeparti er tilfreds med, at konstruktionen af de to interessentskaber indebærer gennemsigthed og åbenhed i detaljen. Dansk Folkeparti vil fremdeles forfægte gennemsigthed

og åbenhed i det fremtidige politiske arbejde med de to interessentskaber.

Dansk Folkeparti har noteret sig Rigsrevisionens bemærkninger i sit høringssvar, for så vidt angår udkast til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen skriver, at lovforslaget indeholder en række beløb omfattende ejernes indskud m.v., ligesom lovforslaget indeholder modelåbningsbalancer for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen har ved gennemgang af lovforslaget ikke efterprøvet beløbene eller modelåbningsbalancerne i lovforslaget, så ved udarbejdelsen af de endelige åbningsbalancer og ved revisionen heraf kan værdiserne vise sig at afvige fra værdiserne i lovforslaget.

Kl. 11.30

Dansk Folkeparti har efterfølgende noteret sig Transport- og Energiministeriets bemærkninger. Transport- og Energiministeriet vurderer, at der allerede er taget højde for Rigsrevisionens bemærkninger, hvorfor de ikke giver anledning til at ændre lovforslaget, jævnfør afsnit 4, punkt 1 og 2. Dansk Folkeparti har taget ovenstående til efterretning.

Dansk Folkeparti vil nøje følge økonomien i metroens første tre etaper separat i forhold til det nye projekt, Cityringen. Dansk Folkeparti lægger stor vægt på den økonomiske gennemsigthed mellem metroens første tre etaper og Cityringen. Der bør i sagens natur være gennemskuelighed, indtil den nye Cityring står færdig.

Som trafikpolitisk ordfører for Dansk Folkeparti vil jeg igen kvittere for den professionelle og seriøse gennemgang af dette store lovkompleks fra Transport- og Energiministeriets medarbejders side.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

**Formanden:**

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

**Henriette Kjær (KF):**

Det her er så den mere langsigtede del af lovkomplekset vedrørende metroen. Ved etablering af de to selskaber, henholdsvis Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet, får vi lagt driften af den samlede metro i et nyt selskab, og desuden får vi et arealudviklingsselskab, der skal stå for udviklingen af arealerne på Københavns Havn.