

a/s-forpligtelser. Så vi tror, vi har en model, som gør det muligt at følge projekterne ordentligt løbende, og det har været en stor bestræbelse i opbygningen af det her.

En ting, som bliver meget vigtig, når vi danner selskaberne, bliver faktisk åbningsbalancerne, for når man laver en åbningsbalance, skal vi jo tage det nuværende metroselskabs fremtidige indtjeningssevne, værdisætte den og putte den over i det nye selskab. Det er klart, at det er en svær øvelse, og der venter vi igen på en revideret trafikprognose, OTM-modellen, for at kunne lave den værdisætning bedst muligt. Så det ser vi også frem til.

Hr. Klaus Hækkerup kom med en bemærkning om SF's forhold til havnen, og der vil jeg lige korrigere og sige, at SF selvfølgelig går ind for en dynamisk udvikling af havnen. Vi har ligesom andre været på en havnerundfart og set det fornuftige i, at man flytter nogle havneaktiviteter længere ud, lidt længere over mod Malmø, uden at vi skal lukke hele Øresundsløbet. Mine bemærkninger gik på, at havnen som den centrale finansieringskilde godt kan komme under et hårdt pres, hvis vi ikke er omhyggelige med økonomien, eller hvis nogle andre ting går galt. Vi kan møde nogle ret uforudsete ting i Københavns undergrund – flere marmorkirker, eller hvad det nu kan være – som kan sætte økonomien under hårdt pres. Der skal vi bare være opmærksomme på, at vi fortsat bevarer en attraktiv havn.

SF går selvfølgelig ind for en dynamisk havn, hvor erhverv og boligbyggeri placeres fornuftigt i forhold til hinanden. Vi er også opmærksomme på, at fremtidens byggeri er energilavt byggeri, og det kan godt blive dyrere end et byggeri, som skal tjene rigtig mange penge. Det er den finger, vi løftede i den her sammenhæng. SF går ind for at få det her til at fungere, ligesom vi sagde med det tidligere forslag.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Sidste ordfører er hr. Jørgen Arbo-Bæhr.

Kl. 11.40

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Jeg skal blot sige i forlængelse af hr. Rune Lunds ordførertale til det forrige forslag, at også i behandlingen af det her forslag vil Enhedslisten gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet, men på baggrund af en meget skeptisk holdning til lovforslaget.

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

Først vil jeg takke for de mange positive tilkendegivelser til lovforslagene. Det glæder mig, at så mange har bakket op om forslaget om en cityring i hovedstaden, således at der kan igangsættes projektering, anlæg og drift af cityring i København og på Frederiksberg.

En cityring vil betyde et sammenhængende kollektivt transportsystem og høj kvalitet til gavn for passagererne, der får øget komfort og bedre frekvens og hastighed.

Der er på nuværende tidspunkt naturligvis betydelig usikkerhed om de beregnede anlægsoverslag for Cityringen. Der er jo erfaringsmæssigt kommet uforudsete fordyrelser i løbet af projektet, og prognoserne for de fremtidige nettoindtægter er således usikre.

Lovforslagene indebærer – og det er så det, vi diskuterer nu – at der oprettes to nye selskaber, Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I forbindelse med oprettelse af de to nye interessentskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S.

Det er vigtigt at understrege, at Metroselskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag. I lovforslaget er der opstillet nogle parametre for styring af anlægsprojektet vedrørende Cityringen. Og for så vidt angår anlægsøkonomien, som Dansk Folkepartis ordfører var inde på, vil der blive udarbejdet et særskilt regnskab for henholdsvis Cityringen og for metroens etape et og to samt for etape tre.

Arealudviklingsselskabet I/S oprettes ved, at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne samt alle aktiviteterne i Københavns Havn A/S.

Jeg er glad for de mange positive tilkendegivelser i forbindelse med de to førstebehandlinger, for vi har nu med principaftalen, den politiske aftale og nu de to lovforslag skabt et rigtig godt fundament for det kommende samarbejde med kommunerne om Cityringen og den nuværende metro.

Der er mange parter involveret i projektet, og det er derfor vigtigt, at der er et godt samarbejde på alle niveauer. Det har der været indtil videre, og det er jeg sikker på vil fortsætte. Der er tale om et godt projekt, som fortjener de bedste rammer.

Med hensyn til tidspunktet for ibrugtagningen af Cityringen, som også har været diskuteret i dag, regner vi med, at der vil gå ca. 11 år fra det