

mulige fortjeneste. Havnen skal drive sin virksomhed som en ansvarlig og samfundsbevidst forretningsdrivende og skal tage meget vidtgående hensyn for at sikre, at de arealer, der byudvikles, får en standard, hvor der langs havnefronten skabes et levende miljø med afvekslende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer, der understøttes af et velfungerende kollektivt trafiksystem. Selskabets ledelse skal til enhver tid påse, at der er de nødvendige midler til at sikre en fortsat arealudvikling i havnen samt sikre en dynamisk udvikling af havnevirksomheden. Havnen skal arbejde på at skabe nye indtjeningsområder, idet havnen umiddelbart vil miste indtægter i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen. Der skal sættes intensivt på at øge godsomsætningen, containertransporten og omsætning af flydende bulk. Søtransporten skal i konkurrence med andre transportformer bl.a. fremføre, at det er en miljøvenlig transportform. Endvidere kan det nævnes, at Københavns Havn for tiden er Nordeuropas største krydstogthavn og denne position skal fastholdes. Et øget samarbejde med Malmø Havn vil øge mulighederne for at skabe en øget vækst, idet de to havne med et fælles udspil vil sikre, at det nye transportcenter vil stå stærkt i et fremtidigt transport- og logistikområde i Øresundsregionen.

For det tredje bliver reglerne om bestyrelsens udnævnelse og sammensætning ændret, således at kun Københavns Kommune på forhånd får en indstillingsret. Bestyrelsen vælges på generalforsamlingen. I selskabets vedtægter fastsættes nærmere om bestyrelsens forpligtelse til løbende at holde trafikministeren underrettet om udviklingen i selskabet.

Endvidere nedsætter trafikministeren et havneråd og et arealudviklingsråd. Havnerådet får til opgave at rådgive selskabets ledelse for så vidt angår den havnerelaterede del af selskabets virksomhed. Der vil blive taget udgangspunkt i det nuværende Havneråds sammensætning. Arealudviklingsrådet vil få til opgave at rådgive selskabet i forbindelse med omdannelsen af de tidligere havneområder.

Det er endelig for det fjerde formålet med lovforslaget at sikre, at Københavns Havn kan etablere et nærmere samarbejde med Malmø Havn (eller andre havne) med henblik på at skabe en betjening for skibsfarten i hele Øresundsregionen på en måde, der vil understøtte regionens status som et internationalt kraftcenter. Samarbejdet tænkes gennemført ved dannelsen af et datterselskab, jf. nærmere § 2, stk. 3, og bemærkningerne hertil.

Københavns Havn havde ved udgangen af 1998 en soliditet på 84 %, hvilket efter regeringens opfattelse er udtryk for en betydelig overkapitalisering. Det føl-

ger bl.a. af aktieselskabslovens § 54, stk. 3, at et aktieselskab skal have det fornødne kapitalberedskab, men en overkapitalisering kan - set fra samfundets side - være udtryk for en uhensigtsmæssig ressourceanvendelse. Det er derfor regeringens hensigt, at en del af egenkapitalen skal nyttiggøres bl.a. til finansiering af en del af den infrastruktur i Københavnsområdet, som København som helhed, Københavns Havn og de arealer, der gøres til genstand for byudvikling af havneselskabet, er afhængige af og nyder godt af. Regeringen har sammen med forligspartierne besluttet, at havnens bidrag til den vedtagne forbedring af infrastrukturen for år 2000 skal fastsættes til kr. 750 mio. kr., der indbetales til finanslovens indtægtsbudget som et stiftertilgodehavende. Denne beslutning hviler på en velunderbygget forudsætning om, at betalingen til staten kan ske uden problemer for selskabet.

Københavns Havn A/S skal således med en styrket indsats tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke længere anvendes til havnedrift. Selskabet skal gennem sit arbejde hermed medvirke til at tiltrække internationalt orienterede virksomheder og organisationer i ind- og udland og hermed styrke Københavns internationale position samt fremme vækst og velstand i København ved at skabe et levende miljø langs havnefronten med spændende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer og en velfungerende infrastruktur samt rekreative områder til almennyttige formål. Sigtet er bl.a. flere boliger (højere boligandel) end, hvad der tidligere har været tilfældet. Den nye tendens i retning af højere andel af areal til boliger, vil selskabet arbejde for at fastholde og udvikle under respekt af gældende kommuneplan.

Københavns Havn ejer ca. 4 mio. m<sup>2</sup>. På længere sigt skal ca. halvdelen af arealerne bruges til havnedrift mod ca. 60 % i dag.

Der pågår i dag egentlig havneaktivitet på arealer primært ved Prøvestenen og dele af Nordhavnen. Det fremgår modsætningsvis, at centrale dele i Nordhavnen og Inderhavnen forventes at være arealer, der på sigt vil komme til at indgå i arealudviklingen. Ligeledes gælder dette for arealet nord for den nuværende containerhavn, dvs. tunnelementfabrikken og området nord for denne, samt alle arealer syd for Amalienborg.

Hvorvidt arealerne i forbindelse med arealudviklingen sælges til private bygherrer, udlejes på langtidslejemål eller indgår i »joint ventures«, vil blandt andet bero på de til enhver tid gældende markedsvilkår, idet selskabet lægger kommercielle betragtninger til grund for sit arbejde inden for rammerne af ovennævnte formålsparagraf samt Københavns Kommunes planlæg-