

Metro reddet fra budgetskred

Af Hans Larsen, hal@berlingske.dk
Sidst opdateret onsdag den 1. oktober 2008, 21:56

Tunnelbyggeriet på Metro Cityringen bliver dyrere og mere besværligt end oprindeligt planlagt. Alligevel holder budgettet på 15 mia. kr., da 15 nødsakke spares væk.



Foto: Søren Bidstrup

Byggeriet af den kommende Metro Cityring i København og på Frederiksberg bliver mere besværligt og dyrere end først antaget, og kun takket være store besparelser i det hidtidige projekt undgår Metroselskabet et alvorligt budgetskred, som ville overstige de lovbefalede økonomiske rammer for Cityringen til anslået 15 mia. kr.

Årsagen til fordyrelsen af byggeriet er, at undergrunden på næsten halvdelen af ringbanen ikke som ventet består af hård kalk, men derimod af blødere jord. Det betyder, at der skal benyttes avancerede boremaskiner for at bygge tunnelrørene. Og specialudstyret er både dyrere i drift og arbejder langsommere end de traditionelle tunnelboremaskiner, som gravede sig igennem københavnerkalken på den eksisterende Metro.

Men selv om anlægsprojektet bliver betydeligt dyrere, kan det samlede metroprojekt holde sig på 15 mia. kr. endnu. Det skyldes, at der kan opnås store besparelser ved at sløjfe 15 af de i alt 20 planlagte nødsakke i Cityringen.

Metroskaktene, der typisk anvendes i forbindelse med redningsaktioner i tilfælde af brand, kan ifølge tekniske vurderinger i Metroselskabet undværes, da de førerløse tog i Metro Cityringen skal forsynes med sprinkleranlæg. Det er de nuværende metrotog ikke. Teknologien var ganske ny og usikker, da den eksisterende Metro blev projekteret i 1990'erne.

Jesper Christensen, der er medlem af Metroselskabets bestyrelse og Socialdemokraternes gruppeformand på Københavns Rådhus er ikke alarmeret over den økonomiske udvikling.

»Budgettet på 15 mia. kr. er udtryk for det bedste skøn på baggrund af erfaringerne fra den nuværende Metro. Det er glædeligt, at man har kunnet lave en optimering af projektet, som er til gavn for københavnere,« siger Jesper Christensen.

Stram budgetkontrol

Bestyrelsesmedlem Karin Storgaard fra Dansk Folkeparti siger, at Metro Cityringen er underlagt en stram økonomistyring.

»Vi har bedt om at få oplysninger om økonomien jævnligt, så vi hele tiden har styr på, hvad budgettet er,« siger Karin Storgaard.

Ifølge Metroselskabets adm. direktør, Anne-Grethe Foss, skal selskabet dokumentere over for statens sikkerhedsmyndighed, Trafikstyrelsen, at de annullerede nødsakke ikke går ud over sikkerheden for passagererne.

»Jeg er helt overbevist om, at vi kan påvise, at sikkerheden er lige så høj eller endda højere, når vi sløjfer skaktene og installerer sprinkleranlæg i togene,« siger Anne-Grethe Foss.

Metroselskabet har netop præsenteret ændringerne for ejerne, staten samt Københavns og Frederiksberg kommuner.

I det hele taget bringer udgravningen af Metro Cityringen sindene i kog i København i disse dage. Ved sidste indleveringsfrist for høringssvar i går havde Center for Byudvikling modtaget over 200 svar. Og i

går modtog Københavns Kommune 3.000 utilfredse borgeres underskrifter imod et metrostop ved Gl. Strand.

Luk vindue

Besparelser på nøddugange i cityring tar regnskabet til at noide

17

De planlagte 20 nøddskakter i cityringen bliver skåret ned til fem, og dermed rammer projektet de budgetterede 15 milliarder kroner. Metroselskabets direktør erkender, at evakueringsarbejdet under brand bliver sværere, men beredskabet får ekstra troljer til at køre passagerer væk på skinnerne.

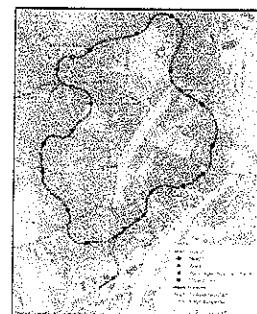
af Birgitte Marfelt, onsdag 01. okt 2008 kl. 16:53

Yrre nøddugange, flere troljer til at køre folk væk under brand og et solidt regnskab er de bemærkelsesværdige afsløringer i et skitseprojekt over den kommende metrocityring.

Metrocityringen i København kommer til at mangle 15 af de planlagte 20 nøddskakte, mens anlægsomkostningerne lander på nøjagtigt de 15 milliarder kroner, som er lovens forudsætning – plus en buffer på 3 procent.

Skitseprojektet blev præsenteret for metroselskabets bestyrelse i sidste uge, for økonomiudvalget på Københavns Rådhus i går og for offentligheden tidligere i dag.

Det er den første egentlige projektering af metroen og dermed også det første anlægsoverslag, baseret på konkrete lokale forhold, som for eksempel undergrundens beskaffenhed, eksisterende ledningsnet og nærhed til sårbare naboer som Marmorkirken.



Sprinkleranlæg overflødig gør nøddugange

Beslutningen om at droppe langt de fleste nøddskakte kommer formentlig bag på mange borgere, som under VVM-processen har deltaget i Metroselskabets høringer om cityringens linieføring.

Men var nøddskakterne ikke røget ud af projektet, ville det have resulteret i en flere milliarder kroner dyrere metro.

Metroselskabets direktør Anne-Grethe Foss, afviser dog, at nøddskakterne er sparet bort for at ramme budgettet.

»Det er ikke noget spareforslag, men vores bedste bud på cityringen,« siger hun.

»Vi har bare optimeret projektet i forhold til lovens bogstav. Loven siger: Mere metro af samme slags. Men den eksisterende metro er fra midten af 90'erne, og Cityringen skal være klar i 2018. Det er klart, at der i mellemtiden er sket meget, blandt andet med computerteknologi og sikkerhedsudstyr som sprinkleranlæg på metroens tog.«

Styrelse skal afgøre om sprinkleranlæg giver sikkerhed nok

Cityringens sikkerhed skal leve op til de tyske BOSTrab-regler, som handler om eksempelvis bredden på metroens trapper og nøddfortov, samt evakueringsmulighederne. BOSTrab-reglerne kræver, at der maksimalt er 600 meter til nærmeste nøddgang, uanset om det er en skakt eller en station. Imellem stationerne på Trianglen og Poul Henningsens plads er afstanden imidlertid 1100 meter.

Alternativt tillader BOSTrab-reglerne, at man på anden vis, f.eks. med sprinkleranlæg, opnår samme sikkerhedsniveau. Om det lykkes for metroselskabet og dets entreprenører at opnå samme grad af sikkerhed som med nøddskakterne, er det i sidste ende op til Trafikstyrelsen og den uafhængige assessor, TÜV, at vurdere.

Evakuerede skal køre ud på troljer

Anne-Grethe Foss erkender, at evakueringsarbejdet i tilfælde af brand vil blive vanskeligere. Men for at modvirke det, kommer beredskabet bl.a. til at omfatte ekstra troljer, som er små arbejdsvogne til at køre borgere på skinner.

De 15 nøddskakte, som er fjerne fra Metroselskabets skitseprojekt er Nytorv, Nikolaj Plads, Sankt Annæ Plads, Grønningen, Sankt Jakobs Plads, Coldinggade, Hesseløgade, Lersø Park Allé, Hans Egedes Gade, Kong Georgsvej, Folkvarsvej, Edisonsvej, Trøjborggade, Sønder Boulevard Syd og Kalvebod Allé.

Mindre byggegener i byen

Beslutningen om at droppe de mange nøddskakter betyder, at cityringens naboer slipper for en masse byggegener og hel masse lastbilkørsel.

I alt er det omkring 350.000 tons sand, grus og jord, som ikke bliver gravet op og kørt væk på 47.000 lastbiler – eller i gennemsnit 3.000 lastbiler pr. skakt.

Porøs undergrund tvinger Cityringen til at nævne stationerne

10

turen ned til fire af stationerne i den kommende Metrocityring bliver kortere efter prøveboringer har vist, at den dybe undergrund er for porøs. Metroselskabet overvejer også, om Kongens Nytorv kan blive en højtliggende station.

af Birgitte Marfelt, torsdag 02. okt 2008 kl. 16:27

Passagererne skal ikke tage rulletrapperne så langt ned i jorden som planlagt på flere af stationerne i den kommende Metrocityring. Porøs undergrund på strækningen mellem Østerbro og Frederiksberg betyder nemlig, at 4 af de 17 stationer skal bygges tættere på overfladen.

Stationerne bliver vanskeligere at bygge i den porøse undergrund. Derfor hæver vi bunden på stationerne fra 18 til 11 meter,« siger Metroselskabets administrerende direktør, Anne-Grethe Foss.

Følgende hende bliver anlægsarbejdet omkring stationerne forenklet, adgangsforholdene bliver også bedre, og dermed bliver den samlede rejsetid fra stationerne kortere.

De fire stationer omfatter Vibenshus, Nørrebro og Enghave Plads, men Metroselskabet undersøger også om Kgs. Nytorv Station kan blive løftet.

«Kgs. Nytorv Station skulle have ligget på 27 meters dybde, men da vi projekterede, opdagede vi, at det ville komme til at gå ud over den eksisterende metros drift. Derfor undersøger vi nu, om Kongens Nytorv teknisk kan ændres til en højtliggende station,« siger Anne-Grethe Foss, der regner med at have fundet en løsning inden nytår.

Den porøse undergrund skaber også problemer for boremaskinerne, der arbejder bedre i den faste københavnerkalk i den østlige del af byen. Derfor bliver linjeføringen boret med særlige muddermaskiner på de seks kilometer fra Poul Henningsens Plads på Østerbro i København til Aksef Møllers Have på Frederiksberg.

Metroselskabet tegner løs for at hæve Kgs. Nytorv station

17

Cityringens station på Kgs. Nytorv har fået ingeniørerne i Metroselskabet til at tegne løs for at finde en løsning, der ikke ramler sammen med den nuværende Metro. Samtidig er det tydeligt, at borearbejdet vil kræve omlægning af kloakrør, fjernvarmerør og vandværk.

Af Birgitte Marfelt, mandag 06. okt 2008 kl. 15:37

Boremaskinernes gnaveri for at få en Metrocityring til at blive til virkelighed under København kræver omlægning af kloakrør, fjernvarmerør og vandværk ved de 17 stationer i byen. Men en af de største udfordringer bliver stationen under Kgs. Nytorv.

På Kongens Nytorv havde Metroselskabet regnet med at bore inde under den eksisterende metros rør, der ligger i 20 meters dybde. Men eftersom der skal være en vis afstand imellem for at sikre den eksisterende metro, var tunnelboringen tvunget helt ned i 30 meters dybde, hvilket ville give alt for store ulemper for passagererne, siger Anne-Grethe Foss:

»Det ville betyde tre trappeløb op, hen og så ned ad to lange trappeløb. Det ville blive for svært. Derfor var tanken, at man skulle lave en forbindelse direkte mellem enderne af de to perroner. Men det kunne vi ikke gøre uden at gribe ind i driften. Hvis vi lægger stationen oppe i 12 meters dybde, vil man kun skulle op af et trappeløb og gå lige over i den anden metro,« siger hun.

Endnu ved Metroselskabet imidlertid ikke, om det kan lade sig gøre at flytte Kgs. Nytorv station op, men planen er, at have en afklaring færdig inden årets udgang.

Højt kalklag ved Enghave Plads

Vår Metrocityringens tog fra 2018 kører mellem stationerne, befinder de sig på visse strækninger helt nede i 35 meters dybde. Når de kører ned til stationen, skal de oftest op i 18 meters højde. Men fire af stationerne kræver en ekstra opstigning til 12 meter.

Følge Metroselskabet er der flere grunde til, at hæve stationernes bund fra de normale 18 meter og op til 12 meter.

For eksempel ligger kalklaget, som anlægsarbejdet skal foregå i, omkring Enghave Plads, så højt, at det er nødvendigt at anlægge stationen dybt. Og omkring Nørrebro Runddel og Vibenshus Runddel befinder den porøse undergrund sig alligevel så langt nede, at entreprenørerne må bruge nogle specielle og dyre muddermaskiner i brug, og så kan de lige så godt lægge stationerne højere.

Brandcner: Sprinklere i cityring kan ikke erstatte nødudgange

20

Metroselskabets forslag om at sløjfe 15 af 20 planlagte nødskakte på cityringen har ikke været diskuteret med Københavns brandchef. Han tror ikke, at metrotog med sprinkleranlæg kan erstatte nødskakte.

Af Birgitte Marfelt, mandag 06. okt 2008 kl. 07:21

Da Metroselskabet i onsdags præsenterede offentligheden for Cityringens skitseprojekt med bare en fjerdedel af de planlagte 20 nødskakte, kom det bag på Københavns Brandvæsens brand- og redningchef, Niels Ole Blirup.

Blirup har hverken hørt om de fraværende nødskakte eller ved, hvad Metroselskabet har planlagt af alternativer for at nå det BOSTrab-normerede sikkerhedsniveau, som selskabet karakteriserer som »verdens højeste«.

Mens nødskakte er den grundlæggende del af sikkerheden i den eksisterende metro, foreslår Metroselskabet at kompensere manglen på skakte i cityringen med avanceret togteknologi med sprinkleranlæg og med at indsætte troljer, som er små arbejdskøretøjer på skinnerne. Men det bekymrer umiddelbart brandchefen:

»Troljer anvender vi jo i forvejen, og sprinkleranlæg har ikke meget med skakter at gøre. Sprinkleranlæg er til for at dæmpe eller slukke brande, hvorimod nødudgange og tværtunneler er til evakuering af passagerer og for at give adgang for styrker, der skal ned at angribe en brand. Det er to vidt forskellige ting,« siger Niels Ole Blirup.

Det er Trafikstyrelsen, der som myndighed skal godkende sikkerhedsniveauet i metrocityringen, men Niels Ole Blirup repræsenterer de styrker, der skal indsættes ved ulykker.

»Vi har selvfølgelig en holdning, og den glæder vi os til at diskutere i MSURR-gruppen,« siger Niels Ole Blirup. MSURR står for Metroens sikkerheds-, Uhelds-, Risiko- og Redningsorhold.

Gruppen skal planlægge cityringens sikkerhed og under anlægsfasen, og Metroselskabet har lovet at nedsætte gruppen i en fart.

Metroselskab arviser brandener: Der bliver ingen tværtunneler

21

Tværtunneler mellem metrocityringens to tunnelrør er ikke nødvendigt, siger Metroselskabet, der samtidig vil sløjfe 15 af 20 nødsakke. Brand- og redningschef frygter for manglende mulighed for at evakuere passagerer.

af Birgitte Marfelt, mandag 06. okt 2008 kl. 10:40

Københavns kommende metrocityring får hverken tværtunneler eller 15 af de planlagte 20 nødsakke. Det siger Metroselskabets administrerende direktør, Anna-Grethe Foss.

I sidste uge offentliggjorde selskabet sit skitseprojekt, der overraskende havde sløjfet hovedparten af de nødsakke, som ellers udgør ryggraden i den eksisterende metros sikkerhed.

Det overraskede brand- og redningschef i Københavns Brandvæsen, Niels Ole Blirup. Til ing.dk sagde han, at han var spændt på at høre, om Metroselskabet alternativt havde planlagt tværtunneler, både til evakuering af passagerer og for at give adgang for de styrker, der skal ned og angribe en brand.

Men det har Metroselskabet ikke, siger Anne-Grethe Foss:

»Nej, den mulighed er ikke med i projektet,« svarer Metroselskabets administrerende direktør.

Er det ikke nødvendigt?

»Nej, ikke for at opnå det BOSTrab-normerede sikkerhedsniveau, som er det højeste i verden, og som kræver, at vi dokumenterer, at det her bliver mindst lige så sikkert, som hvis vi anvendte BOSTrab's regler, om at der maksimalt er 600 meter til nærmeste nødudgang,« siger Anne-Grethe Foss, der tidligere har nævnt avanceret sikkerhedsudstyr som sprinkleranlæg på metrogene som et alternativ.

Men Københavns brandchef synes ikke, at tog med sprinkleranlæg har noget med nødsakke at gøre. Er du ikke enig i, at nødsakke og tværtunneler handler om evakuering og mulighed for redningsfolk for at komme til – mens sprinkleranlæg handler om at slukke brande?

»Vi ser jo på den samlede sikkerhed for de mennesker, der er der, og der hænger de to ting sammen. Men jeg kan sagtens se, at det bliver mere besværligt for brandvæsenet. Men så finder vi nogle fornuftige løsninger sammen. Det er jeg sikker på, at vi kan,« siger Anne-Grethe Foss.

Cityringens sikkerhed skal leve op til de tyske BOSTrab-regler, som handler om eksempelvis bredden på metroens trapper og nødfortov samt evakueringsmuligheder. BOSTrab-reglerne kræver, at der maksimalt er 600 meter til nærmeste nødudgang, uanset om det er en skakt eller en station. Imellem stationerne på Trianglen og Poul Henningsens plads er afstanden imidlertid 1.100 meter.

Alternativt tillader BOSTrab-reglerne, at man på anden vis, f.eks. med sprinkleranlæg, opnår samme sikkerhedsniveau. Om det lykkes for Metroselskabet og dets entreprenører at opnå samme grad af sikkerhed som med nødsakkerne, er det i sidste ende op til Trafikstyrelsen og den uafhængige assessor, Tüv, at vurdere.

De 15 nødsakke, som er fjerne fra Metroselskabets skitseprojekt er Nytorv, Nikolaj Plads, Sankt Annæ Plads, Grønningen, Sankt Jakobs Plads, Koldinggade, Hesseløgade, Lersø Park Allé, Hans Egedes Gade, Kong Georgsvej, Folkvarsvej, Edisonsvej, Trøjborggade, Sønder Boulevard Syd og Kalvebod Allé.

Høje diger kan fremtidssikre København

Af Jens Ejsing, ejs@berlingske.dk
Sidst opdateret tirsdag den 7. oktober 2008, 22:19

Organisationen OECD anbefaler, at Danmark bygger diger for at beskytte hovedstaden, når vandet i havet begynder at stige på grund af global opvarmning.

København skal udvide kajlæggene i byens havneområder i højden eller bygge diger og sluser for at sikre, at Gammel Strand, Nyhavn og mange andre havneområder i byen ikke bliver oversvømmet i fremtiden.



Foto: Brian Bergmann

Sådan lyder meldingen fra OECD, der i en ny rapport ser nærmere på Storkøbenhavns muligheder for at tilpasse sig en fremtid, hvor den gennemsnitlige vandstand i havet pga. global opvarmning vil stige med 25-50 centimeter i løbet af 100 år, og hvor ekstreme, midlertidige vandsstandsstigninger på 1,5 meter eller mere derfor vil være langt sværere at håndtere end i dag.

Rapporten fra organisationen for økonomisk samarbejde og udvikling bliver offentliggjort i dag, og den når frem til, at »det hurtigt kan blive nødvendigt at opdatere beskyttelsen mod oversvømmelse på vigtige lokaliteter såsom havnen og det historiske centrum i city«.

Dertil kommer, at det også er nødvendigt at sikre Hvidovres kyst, der i øjeblikket kun kan modstå en stigning i vandet på 150 centimeter. Det er langt fra nok til at gardere Hvidovre imod udviklingen de kommende 100 år. Det er heller ikke nok til at sikre Hvidovre tilstrækkeligt mod ekstreme vandsstandsstigninger i dag.

Ifølge OECD er det meste af Storkøbenhavns 60 kilometer kystlinje allerede godt sikret mod højere vandstand. Dertil kommer, at OECD når frem til, at ekstreme vandstande i fremtiden ikke vil overskride to meter for Københavns vedkommende, og »derfor er det meget nemt at sikre city«, som det hedder i rapporten.

Ifølge rapporten vil det skønsmæssigt koste »nogle få hundrede millioner euro at konstruere et system til at sikre city mod oversvømmelse i en højde mindre end to eller tre meter«.

OECD skønner, at det vil koste mellem 4,5 og 90 millioner kroner om året, hvis der tidligt bliver gjort en indsats for at sikre Storkøbenhavn mod vandsstandsstigninger.

OECD anerkender dog, at der også er andre omkostninger forbundet med at kystsikre byen. Bl.a. ændret infrastruktur og begrænset adgang til havnene, ligesom der vil være »æstetiske overvejelser«, som det hedder i rapporten.

Billigere nu

Men prisen for at bygge, inden vandet stiger, er billigere end at bygge, når vandet er steget, understreger OECD. Således vil det koste et sted mellem 7,5 og 390 millioner kroner om året, hvis der ikke bliver investeret i tilpasning til et miljø, der vil opføre sig meget anderledes end i dag.

OECD understreger, at de økonomiske prognoser er forbundet med stor usikkerhed.

Klimaminister Connie Hedegaard (K) siger, at rapporten »giver et bedre billede af de omkostninger, som klimaændringerne kan pålægge verdens storbyer, når vandstanden stiger, og risikoen for stormflod øges«.

»Vi skal selvfølgelig bygge diger og højere havnekajer. Men vi skal også tænke kommende vandsstandsstigninger ind, når vi bygger nye bygninger og veje på udsatte steder. Et godt eksempel er

det nye skuespilhus, der er sikret mod vandstandsstigninger på over to meter,« siger hun.

Ministeren tilføjer dog, at rapporten er »behæftet med for mange usikkerheder« til »direkte at handle efter.« Hun henviser desuden til, at regeringen allerede har udarbejdet en national klimatilpasningsstrategi.

Luk vindue

Frygt for store skader far Metroselskabet på lynvisit i Amsterdam

23

Metroselskabet tager nu til Amsterdam for at undersøge, om der er grund til frygt for anlægget af metrocityringen. Hollænderne har måtte evakuere beboere under metro-arbejde, og byens borgmester tvivler nu på projektet.

Af Birgitte Marfelt, fredag 03. okt 2008 kl. 14:39

Teknikere fra Metroselskabet skal nu på lynvisit til Amsterdam. For københavnske borgere og politikere frygter hollandske tilstande. I Amsterdam har de nemlig store problemer med anlægningen af deres metro. Dele af arbejdet er indstillet, og selv borgmesteren tvivler nu på projektet.

Og selv ved et nærmere øjekast kan Gammel Strand godt minde om kanalfyldte Amsterdam. Byggemetoderne er beslægtet og byens gamle huse er flere steder bygget på pæle.

»Geologien ved Gammel Strand er anderledes på en række punkter, men nu tager vi ned for at studere de nærmere detaljer og finde ud af, om det skulle danne grundlag for yderligere tiltag hos os,« siger Metroselskabets tekniske direktør, Torben Johansen.

I København er frygten, at Gammel Strands pælefunderede bygninger sætter sig eller helt styrter sammen, når anlægsarbejdet på cityringen for alvor går i gang. I Amsterdam har fire huse haft så voldsomme sætninger, at beboerne er blevet evakueret.

Vand og sand siver ind i Amsterdam

Skaderne på bygningerne har ført til, at hollænderne har indstillet anlægsarbejdet på byens nord-sydgående metrolinie. Og byens borgmester, Job Cohen, udtrykker for første gang offentligt tvivl om metroprojektet, hvis pris under anlægsarbejdet er vokset fra 11,3 til 16,5 milliarder kroner.

I Amsterdam siver vand og sand ind imellem de beton-slidsevægge, som stationsboksen er bygget af. Lækagerne optræder ved et jodgravningsniveau mellem 13 og 16 meters dybde. Og husene er funderet på pæle med spids i et sandlag i cirka 13 meters dybde,« forklarer Torben Johansen.

»Fordi vandet trækker sand ind udefra, har det undermineret pælefunderingen af et antal huse langs boksen ved to uheld i juni og september,« siger Torben Johansen, der undrer sig over, at det indtrængende sand ikke fik nogen til at reagere.

Mindre erosionsrisiko i København

»Også i København bygger vi med sekantpæle, men ved Gammel Strand ligger tunnelen i kalk og ovenover er der moræneler under et fyldlag op til terræn. Oven på kalken findes et tyndt sandlag langs et stykke af stationen. Med undtagelse af dette sandlag er jorden relativt tæt og mindre risikabel i forhold til erosion, som i Amsterdam,« siger Torben Johansen, der ikke har oplysninger om, at nogle huse skulle være funderet i dette sandlag.

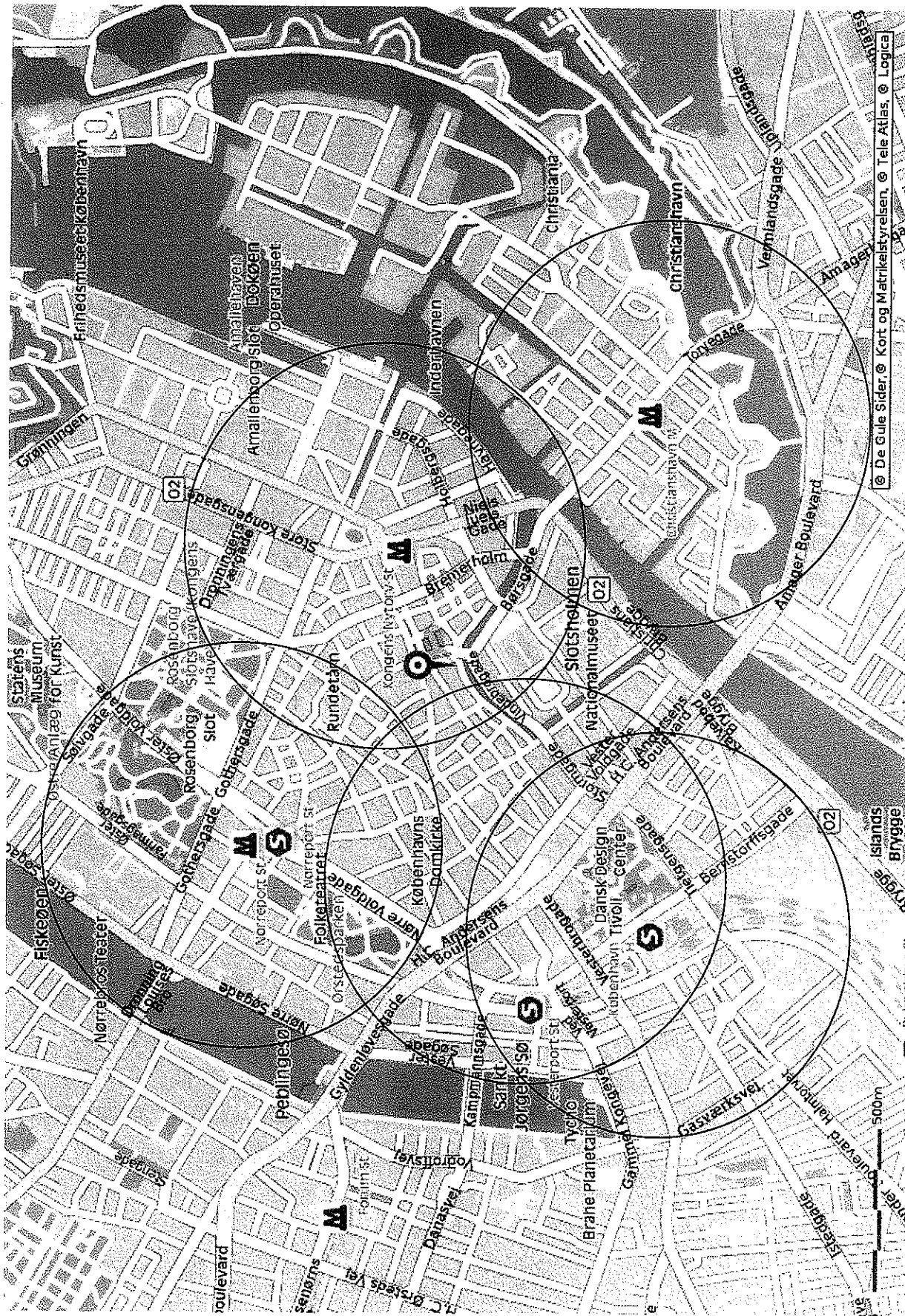
Han lover, at Metroselskabet mere præcist vil vurdere de krav, der skal stilles til udførelse og overvågning af huse under anlægsarbejdet, når registrering af husenes funderingsforhold er gennemført.

Huse overvåges elektronisk

Derfor sætter Metroselskabet nu målepunkter på følsomme bygninger, ligesom de bliver gennemgået og fotoregistreret. Det skal gøre det muligt at overvåge husenes bevægelser både før og under byggeriet samt fastslå, hvor følsomme bygningerne er.

»Konstant overvågning under byggeriet skal gøre det muligt at gribe ind og standse byggeriet, inden bygninger beskadiges,« fastslår Torben Johansen og understreger, at København generelt har gode erfaringer med den planlagte byggemetode på cityringen:

»Stationen på Christianshavn og den store skakt ved Havnegade er vellykkede metroreferencer nær kanaler og gamle huse på pæle. Operaen og det nye skuespilhus er andre lignende, gode eksempler.«



Det er Metrosekskabets målsætning, at der i metroområderne inden for en radius på 600 m skal være adgang for 85% af brugerne. Cirklerne har en radius på 600 m. Målet opfyldes således, selv om der ikke bliver en station på Gammel Strand.

Mødedato: 14.11.2007

Sagsnr.: 166

Vis dagsorden

25

Metro mod Herlev og Gladsaxe

Københavns Kommune tager sidst på året stilling til, om der ved planlægningen af den kommende metroudbygning med Cityringen skal etableres et såkaldt afgreningskammer ved Nørrebro Station. Afgreningskammeret er en forudsætning for, at der senere kan ske en forlængelse af metrosystemet mod Brønshøj og videre mod Gladsaxe og Herlev.

Herlev og Gladsaxe Kommune har på embedsmandsniveau deltaget i analysearbejdet vedrørende afgreningskammeret.

Overordnet set vil der blive forelagt tre alternative muligheder for den kollektive trafikforbindelse fra Nørrebro station mod nord-vest til politisk behandling i Københavns Kommune: En metro, en letbane og en højklasset busforbindelse. Udgiften til etablering af afgreningskammeret skal betales af Københavns Kommune og vil i givet fald udgøre ca. 200 mio. kr.

Gladsaxe Byråd behandlede 18.04.2007, sag nr. 80, sagen om "Metroafgrening nord-vest, eventuel udvælgelse af alternative linjeføringer til nærmere analyse". Byrådet besluttede at meddele Københavns Kommune, at Gladsaxe ser frem til muligheden for at føre Metro-systemet frem til Gladsaxe, men at kommunen ikke på nuværende tidspunkt ønsker at tage stilling til linjeføringen, og derfor ikke ønsker nærmere analyser af alternative linjeføringer, da dette ikke har væsentlig betydning for Københavns stillingtagen til afgreningskammeret.

For den samlede kollektive trafik i hovedstadsregionen vil anlæggelse af en Metro mod Herlev og Gladsaxe være vigtige anlæg, da det vil koble Metroen mod Herlev og Gladsaxe sammen med en forventet skinnebåren kollektiv trafikforbindelse / letbane i Ring 3. Da der er en stor koncentration af arbejdspladser på Herlev Hospital og i Gladsaxe Erhvervs kvarter, vil de to områder have et stort passagerpotentiale for en kommende Metro fra Nørrebro mod nord-vest.

Herlev og Gladsaxe Kommune har sammen med Københavns Kommune en interesse i at markere over for Trafikministeriet, at metroen mod nord-vest også bør ses i sammenhæng med den øvrige infrastruktur i hovedstadsregionen og trængselsproblemerne her, samt med den øvrige udbygning af infrastrukturen i regionen.

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at Gladsaxe Kommune sammen med Herlev Kommune kontakter Københavns Kommune, for at det hidtidige samarbejde bliver formaliseret i en form, så en fortsat planlægning og realisering af en Metro mod nord-vest kan fremmes, og at de tre kommuner retter en fælles henvendelse til Trafikministeriet.

By- og Miljøforvaltningen har aftalt med Herlev Kommune, at man der vil fremlægge en tilsvarende sag til politisk behandling i Herlev Kommunalbestyrelse.

Trafik- og Teknikudvalget indstiller, at Gladsaxe Kommune sammen med Herlev Kommune foreslår Københavns Kommune et formaliseret samarbejde om at fremme en fortsat planlægning og realisering af en Metro mod nord-vest, og at de tre kommuner retter en fælles henvendelse til Trafikministeriet.

Økonomiudvalget anbefaler indstillingen fra Trafik- og Teknikudvalget.

ØU 02.10.2007, sag nr. 369

TTU 17.09.2007, sag nr. 68

BR 18.04.2007, sag nr. 80

ØU 27.03.2007, sag nr. 146

TTU 26.02.2007, sag nr. 13

Tilrådt.

Vis dagsorden

Kilde: Ritzau

26

Ritt bremser Metro til Nordvest

19. sep. 2008 14.49 København

Muligheden for en metroforbindelse fra Nordvest og Brønshøj til København er indtil videre droppet, efter at overborgmester Ritt Bjerregaard som en del af Københavns budgetaftale for 2009 har aflyst et såkaldt afgreningskammer til 215 millioner kroner.

Den kommende metrocityring når til Nørrebro, og tidligere var planen at lave et afgreningskammer, så forarbejdet til en udvidelse mod Brønshøj var klar. Det er en strækning med store passagerstrømme, som i dag kun kan køre i bus, da der ikke er S-tog på strækningen.

Københavns Kommune fik i aftalen med staten om metrocityringen muligheden for at forberede en afgrening mod Brønshøj, og det var indtil fredag også planen.

Læs også

- [DF: Bedste budgetaftale nogensinde](#)
- [EL: Daginstitutionerne vil blive ramt](#)
- [Ritt giver skattelettelser](#)

Spinkel chance for Metro til Herlev

Af Hans Larsen, hal@berlingske.dk
Sidst opdateret torsdag den 25. september 2008, 11:21

Det er stadig muligt at udvide den kommende Metro Cityring mod Brønshøj og Herlev, selv om et flertal på Københavns Rådhus har sparet et afgreningskammer væk.

En Metro til Brønshøj og Herlev er alligevel ikke stendød, selv om et flertal på Københavns Rådhus har annulleret byggeriet af et afgreningskammer ved Nørrebro Station på den kommende Metro Cityring.

Herfra skulle et lille sidespor ellers have peget i retning af Frederikssundsvej, så en udbygning på et senere tidspunkt kunne foregå uforstyrret, uden det blev nødvendigt at lukke den - på det tidspunkt - nyåbnede Cityring i flere år.

Men der findes en alternativ løsning, som kan gøre det muligt at koble en Metro til Brønshøj og Herlev på Cityringen uden afgreningskammeret. Den er dog dyr og vil under anlægsarbejdet medføre store trafikale gener for de førerløse tog i cityringen.

Ifølge adm. direktør i Metroselskabet, Anne-Grethe Foss, kan den kommende Cityrings spor lægges i to etager ved Nørrebro Station. Dermed kan det lade sig gøre at udvide mod Brønshøj og Herlev fra en etage ad gangen, hvis politikerne ønsker det.

Kun et spor farbart

Mens der bygges på den ene etage, vil togdriften være indstillet dér. Dermed kan Cityringen kun køre enkeltsporsdrift på den anden etage. Og det vil betyde store gener for passagererne, som risikerer at komme ud på en længere rundfart for at nå frem til deres bestemmelsessted.

På Københavns Rådhus er Socialdemokraternes gruppeformand Jesper Christensen glad for, at en Metro mod Brønshøj og Herlev ikke er totalt udelukket i fremtiden.

Han er ærgerlig over, at hans eget parti samt V, K og DF i budgetforliget sparede afgreningskammeret mod Frederikssundsvej væk men peger på, at det skyldes, at der manglede over 300 mio. kr. på budgettet fra grundsalg på Kløvermarken som følge af, at SF sprang fra en aftale om boligbyggeri.

"Det er også et udtryk for, at en Nordhavnsmetro står øverst på dagsordenen. Men jeg har ikke opgivet håbet om, at der engang også kan bygges Metro til Brønshøj og Herlev," siger Jesper Christensen.

Luk vindue



Foto: Erik Refner

28

Information.dk
Printvenlig version

8. oktober 2004

Et helt igennem førerløst projekt

Skrevet af: Ulrik Dahlin

Om 11 dage kan den københavnske metro fejre sin to-års fødselsdag. Samtidig er opmærksomheden omkring det førerløse projekt steget til nye højder, efter at næstformand i Ørestadsselskabets bestyrelse, Jens Kramer Mikkelsen, har ladet sig udpege til administrerende direktør...

I
Rigtige venner
Den førerløse københavnske metro har aldrig manglet venner med tro på projektet. Ideen om at kombinere byudvikling i Ørestaden med en kollektiv trafikforbindelse, metroen, fødes på et møde i januar 1991 i Finansministeriet med kun tre deltagere: Erik Jakobsen fra Budgetdepartementet (siden 2000 økonomidirektør i Københavns Kommune), DSB's planlægningsdirektør Anne-Grethe Foss (siden 1993 administrerende direktør i Ørestadsselskabet) og arkitekt Dan Christensen (i dag pensioneret) fra Københavns Kommunes planlægningsafdeling.

De tre embedsmænd deltager i et udvalg, der skal pege på nye kollektive trafikprojekter til hovedstaden og gerne også på utraditionelle finansieringsmuligheder.

Præcis i det krydsfelt åbner de tre en lancering af metroen som et gratis projekt, finansieret via långivning og med lånene 100 procent afdraget af indtægterne fra først og fremmest grundsalg i Ørestad, den helt nye bydel på Amager og Kalvebod Fælled, samt billetindtægter.

Overdrivelser grænsende til det groteske bliver hurtigt en del af musikken omkring projektet: Den høje arkitektoniske standard i nybyggeriet i Ørestaden udråbes f.eks. som et Nordens Venedig eller Manhattan. Et andet eksempel: En indregnet forudsætning i en af de første beregninger, der skulle overbevise om projektets lønsomhed, var, at Ørestaden i sig selv ville medføre så mange nye arbejdspladser, at arbejdsløsheden i København helt ville forsvinde...

Også i baglandet arbejdes der hårdt på projektet, der fra starten sømmes fast til drømmene om mere vækst.

Anne-Grethe Foss får fuld opbakning fra den konservative trafikminister Kaj Ikaast (de kender hinanden fra taltrykkeriet med bilprognoserne til Øresundsbroen), mens Dan Christensen støttes helhjertet af overborgmester Jens Kramer Mikkelsen (S), og Erik Jacobsen fra starten har fået grønt lys fra finansminister Henning Dyremose (K).

På forbavsende kort tid opstår det ubrydelige politiske sammenhold der passende kunne kaldes Kramerateriet som Ørestaden får med i vuggegave: Socialdemokratiet og Konservative agerer begejstrede faddere, mens Venstre (dog kun bag kulisserne) giver den som en lettere distanceret gudmor.

Uenigheden mellem de tre store partier er dog ikke større, end at Ørestaden og metroen indgår i deres enslydende planer for hovedstadens fremtid. Sammen med Øresundsbroen og en udvidelse af Københavns Lufthavn skal metroen og Ørestaden kvalificere hele Øresundsregionen som Location Northern Europe et hotspot, der skal virke magnetisk på globale investeringer og kapitalstærke erhvervsdomiciler. I den mere beskedne ende skal metroen også indfri 60 år gamle drømme om en tværgående kollektiv trafikforbindelse til og fra Amager lortøen.

II
En mærkelig lov

Metroen er i særklasse det offentligt ejede projekt, hvor tøjlerne har været allermest frie. Proportionalt hermed er omfanget af ansvarsslip fra politisk hold selv om alle beslutninger først vendes med trafikordførerne fra de tre store partier i en særlig følgegruppe på Christiansborg.

Ørestadsselskabet stiftes som et interessentselskab mellem Københavns Kommune og Finansministeriet (senere Trafikministeriet). Havde stifterne i stedet valgt en anden selskabsform, f.eks. aktieselskabet, var projektet blevet indordnet under A/S-lovgivningen. Den vigtigste bestemmelse i et I/S er alene fælles hæftelse for gæld. En oplagt sidegevinst ved selskabsformen er også, at forvaltningslov, offentlighedslov og ombudsmandens tilsyn automatisk bliver koblet fra. Det ny I/S stiftes i marts 1993 og etablerer sig med en koncernlignende struktur med datterselskaber for aktiviteterne på Amager og Frederiksberg. Bestyrelserne fyldes op halvt med folkevalgte, halvt med såkaldt professionelle (Eksempel på et professionelt bestyrelsesmedlem: LO-formanden Hans Jensen har siden 1993 modtaget i alt 820.000 kroner i honorar). Selskabets opgave er kun løst beskrevet i loven fra juni 1992: Man skal i den såkaldte fase 1 anlægge en bybane, der forbinder Nørreport med henholdsvis Ørestaden og lufthavnen på Amager. Hvilken slags bane og hvor stationerne skal placeres overlades suverænt til selskabets bestyrelse. Prisen for hele projektet anslås til fire milliarder kr.

III

Den førerløse ide

Metroen er den første førerløse trafikforbindelse bortset fra elevatorer i Danmark. Officielt var det efter en nøje vurdering, at det førerløse koncept slog to andre slags systemer. I realiteten har der dog aldrig været tvivl om, at metroen ville blive førerløs.

Helt siden sine første dage som planlægningschef i DSB har det førerløse haft stor draging på Anne-Grethe Foss. Hun var med i baggrunden, da nogle af DSB's optimistiske planlæggere for år tilbage øvede sig med et blomstermalet, men førerløst MY-lokomotiv på det nedlagte jernbaneterræn ved Valby Gasværk.

Sammen med Kramer, der som overborgmester straks får placeret sig som næstformand i Ørestadsselskabet, drager Anne-Grethe Foss i midten af 1990'erne på studieture til europæiske metroer. Men det bliver Ørestadsselskabets hovedrådgiver, COWI, der får opgaven med at sammenligne tre forskellige systemer for Københavns kommende bybane: Officielt kan COWI-rådgiverne vælge mellem en moderne sporvogn, en letbane og endelig en førerløs minimetro. Sidstnævnte viser sig bedst skikket til hurtigst muligt at transportere de mange millioner passagerer, Anne-Grethe Foss forudser vil strømme til, når systemet først står klart. De mange passagerer nødvendiggør desuden en tæt togfølge med 90 sekunder mellem hvert tog, og så tæt togfølge nødvendiggør igen førerløs edb-styret teknologi.

Senere men først da beslutningen var taget blev rapporten om systemvalget offentliggjort. Kritikere hæftede sig ved, at f.eks. løsningen med letbanen, der skulle køre delvis i gadeplan bl.a. over Knippelsbro, af sikkerhedshensyn var blevet påtvunget et kostbart nedspor over Langebro. Dermed var den løsning økonomisk knockoutet i forhold til minimetroen, især fordi udgiftsniveauet for minimetroen blev neddrolet. Rapportens bud på de samlede udgifter for metroens fase 3 (fra Lergravsparken til lufthavnen) lød f.eks. på i alt 100 millioner kroner. I dag er budgettet for den ikke-færdiggjorte fase tre knap 20 gange større, dvs. næsten to milliarder kr.

IV

Ingen nye passagerer trods 15 milliarder kroner

Selv om budgettet for Ørestaden og metroen er vokset til mere end tre gange de fire milliarder, som Folketinget vedtog, har de mange milliarder ikke ført til en vækst i antallet af kollektive passagerer i hovedstadsområdet. HUR's trafikoptællinger viser således et beskedent fald i antallet af kollektive trafikanter fra første halvår 2002 (hvor metroen ikke var åbnet) til første halvår 2003 (hvor første fase af metroen var taget i brug). Reelt er der blot flyttet passagerer fra busser over i metroen, hvorimod det kniber med at tiltrække nye passagerer.

Kniber gør det også for metroen, når det drejer sig om at opfylde trafikprognoserne, selv om de er nedjusteret fire-fem gange. Ørestadsselskabets første prognose lød således, at der hvert år ville være ikke færre end 88 millioner påstigere i metroen, når Ørestaden var fuldt udbygget i år 2030. Dernæst lancerede selskabet et nyt begreb i trafikdebat: Indsvingsperioden. Den betød, at der først ville gå et stykke tid, før de forventede passagermillioner i metroen ville blive nået.

I 2004 er den gældende trafikprognose nedjusteret to gange til nu 36 millioner påstigere. Så mange vil metroen sandsynligvis ikke nå. Derfor foregår der et voldsomt slagsmål bag kulisserne, hvor

Trafikministeriet forsøger at mægle mellem metroen på den ene side og HUR s busser og DSB s S-tog på den anden om fordelingen af passagerindtægterne. Busserne og S-tog vil kun give metroen godt seks kr. pr. påstiger, mens Ørestadsselskabet truer med en løbsk økonomi og forlanger ni kr. Dette slagsmål har stået på i årevis og er et af få eksempler på, at kramerateriet trods alt har begrænsninger: Ellers havde metroen for længe fået sin vilje og den ønskede betaling. Trafikministeriet har for nylig meddelt, at uenigheden vil blive afgjort senest den 1. december i år. Den afgørelse imødeses med spænding ikke mindst af de mange buspassagerer, der i givet fald må holde for i form af nedskæringer og udtyndinger i busbetjeningen, hvis HUR tvinges til at bruge en stor del af sit rådighedsbeløb på at betale metroen knap ni kroner pr. metropåstiger.

V

Hver passager skal have 40 kroner med hjemmefra

Oprindelig blev konceptet med den førerløse minimetro valgt, fordi det økonomisk set skulle være de konkurrerende systemer overlegent. Reelt er metroen endt som en voldsom underskudsforretning. I driftsåret 2003 var der således et bruttounderskud på 891 millioner kroner. Lidt bedre tegner 2004 sig, hvor et gæt på underskuddet lyder på kun ca. 700 millioner kroner.

Hvis metroen udelukkende skulle betales gennem sine egne billetindtægter, ville det svare til, at hver eneste påstiger i 2003 skulle betale godt 40 kroner mere pr. metrorejse. Alternativt må metroen få tilskud, hvis de milliardstore lån skal afdrages til tiden. I dag sker der reelt det, at man lånefinansierer underskuddet.

Der er betydelig offentlig støtte til driften af såvel busser (860 millioner i 2003) som S-tog (1,1 milliarder) ud fra sociale hensyn, fordi samfundet ønsker bus- og togbetjening også af tyndt befolkede dele af hovedstadsområdet som f.eks. Hundested eller Fakse Ladeplads, mens metroen kører i tæt befolkede dele af Københavnsområdet.

VI

Konsulenternes paradys og politikerne ansvarsfrihed

Den særlige konstruktion, som Ørestadsselskabet I/S udgør, har formelt set fjernet metroen fra politikernes direkte indflydelse. Konsekvensen er bl.a., at hvis et folketingsmedlem søger oplysninger, som kunne være ubekvemme for metroen, er vedkommende dårlig hjulpet ved kun at spørge Ørestadsselskabet. I stedet har der gennem årene udviklet sig en fast fremgangsmåde, som både er bekostelig og langsommelig: Politikerne stiller spørgsmålet til den ansvarlige minister (f.eks. finans- eller trafikministeren), som derefter sender spørgsmålet videre til Ørestadsselskabet, som igen formidler det videre til f.eks. COWI.

COWI-drengene og -pigerne kigger på spørgsmålet og besvarer det på en måde, der er mindst ubelejligt for såvel Ørestadsselskabet som rådgiverne. Så sender de svaret samt en faktura videre til Ørestadsselskabet, som betaler fakturaen og sender svaret videre til ministeren, som så svarer på spørgsmålet. Det sker så godt som altid ved, at ministeren »kan henholde sig besvarelsen fra Ørestadsselskabet.«

Fremgangsmåden indebærer fordele for aktørerne: Ministeren slipper for en selvstændig stillingtagen, Ørestadsselskabet fortsætter uden ridser i lakken, mens COWI får fyldt pengetanken op. Hverken COWI eller Ørestadsselskabet ønsker at oplyse størrelsen af de pengesummer, der i årenes løb er flydt fra det smidige I/S til COWI s kontorsilo i Lyngby. Et beløb i nærheden af en milliarder kroner er nok i omegnen af det realistiske.

Desværre har metoden også visse ulemper: Det er f.eks. kolossalt dyrt at lade privatansatte konsulenter, der ikke rokker sig ud af pletten for mindre end 1.000 kroner i timen, besvare selv relativt enkle spørgsmål. Det er desuden en ret omstændelig procedure: I årenes løb har Folketingets Trafikudvalg stillet langt over 1.000 spørgsmål, som har været hele turen igennem. Kun en eneste gang har en minister brudt med denne fremgangsmåde og direkte blandet sig i Ørestadsselskabets praksis: Sonja Mikkelsen (S) undskyldte således med et brev til Folketinget, at hun ved at anvende den skitserede fremgangsmåde var kommet til at give folketingsmedlemmerne et alt for positivt billede af metroprojektets tilstand. Sonja Mikkelsen skrev endda sit brev stik imod et råd fra hendes departementschef. Kort efter blev ministeren tvangsforflyttet til Sundhedsministeriet, hvorfra hun snart gled ud i det politiske mørke.

VII

Send regningen videre til eftertiden

Når Ørestadsselskabet udarbejder sit årlige regnskab, er afbetalingstiden et af de elementer, der skrues op og ned for: Antallet af år angiver, hvor længe Ørestadsselskabet skal afdrage på milliardlånene, indtil selskabet bliver gældfrit. Hver gang Ørestadsselskabet støder på en større økonomisk vanskelighed, bliver afdragsperioden skudt længere ud i fremtiden. På den måde forpligtes kommende generationer til at betale for ydelser for borgerne i dag. At metroen på den måde trækker tungt på en fremtids-kassekredit kan være svært at gennemskue.

Tryllet med at sende regningen til efterkommerne er ikke det eneste forhold, der vanskeliggøre et overblik over Ørestadsselskabets økonomi: Næppe noget andet offentligt trafikelskab ville slippe af sted med ikke at medregne udgifter til reovering og vedligeholdelse. Men det har Ørestadsselskabet ikke desto mindre undladt i sine langtidsbudgetter helt fra projektets allerførste dag. Det ville svare til, at HUR eller DSB i deres langtidsbudgetter gik ud fra, at busserne og S-tog kunne køre i årevis uden reparationer eller udskiftninger. Forklaringen kan kun være, at de to udgiftsposter skubber tidspunktet for, hvornår selskabets gældfrihed indtræffer, til år 2056.

IX

Metroens fjerde ben til mere end 12 milliarder kroner

Ideen om at udbygge metroen for mere end 12 milliarder kr. Metro Cityringen eller det fjerde ben faldt tilsyneladende ned fra himlen, mens en række HUR-planlæggere var ved at færdiggøre et såkaldt Projekt Basisnet. De skulle kortlægge sorte pletter i det kollektive trafiknet i hovedstadsområdet. Et af projektets konkrete resultater var de hurtige gennemkørende S-busser, som nu er under afvikling, men det er en anden historie.

Mens HUR-planlæggerne altså sad og nærstuderede deres analyser, præsenterede Anne-Grethe Foss to COWI-rapporter om det væld af fordele, en udbygning af metroen ville medføre. Foss initiativ var bemærkelsesværdigt: Ingen havde bedt metrodirektøren om at igangsætte undersøgelserne, hvis emne da også faldt noget ved siden af Ørestadsselskabets naturlige kompetence. Alligevel lykkedes det for Anne-Grethe Foss at holde så meget liv i ideen, at den oprådte i den aftale, som Pia Gjellerup (S) forhandlede sig frem til med kommunerne og amterne i 2001: Her anføres det, at Ørestadsselskabet for egne penge kunne igangsætte et udredningsarbejde og bruge ti milliarder kroner på at gå videre med planerne om en Cityring, der skal forbinde f.eks. Rådhuspladsen-Højbro Plads-Østerport.

Den første ud af tre rapporter er allerede publiceret og kan studeres på Ørestadsselskabets hjemmeside: Prisen for det fjerde metroen vil beløbe sig til 12,3 milliarder kroner. Heraf vil billetindtægterne bidrage med seks milliarder, mens det resterende beløb foreslås indskudt ligeligt af staten og Københavns Kommune. Det fremgår af den offentliggjorte rapport, at systemvalget for cityringen allerede er truffet. Det skete jo i forbindelse med den første metro, som der argumenteres, så det skal åbenbart være en førerløs metro frem for billigere letbane-løsninger, hvis det står til Anne-Grethe Foss. Men det er langt fra så oplagt, som det måske lyder: Det fjerde ben vil nemlig efter alt at dømme være fysisk 100 procent adskilt fra den nuværende metro. Det betyder, at togene ikke kan køre på hinandens skinner, og at der ikke kan samarbejdes om f.eks. kontrol- og vedligeholdelse, fordi der vil være tale om to uafhængige systemer.

Påstanden om, at københavnerne trænger til et fjerde metroben vil uundgåeligt spille en vigtig rolle i slagsmålet om posten som byens nye overborgmester: Ingen af de socialdemokratiske kandidatemner har øjensynligt den fjerneste betænkelighed ved at hælde mange milliarder kroner i metroudgravninger under middelalderbyen. Samme synspunkt har den radikale kandidat Klaus Bondam, mens Søren Pind (V) først vil have udarbejdet en helhedsplan for den kollektive trafik. Som udgangspunkt er Pind dog »positivt stemt for mere metro«, meddeler hans pressemand. SF's Bo Asmus Kjeldgaard vil først se en analyse af økonomi og mulige alternative løsninger, inden han siger ja eller nej til det fjerde ben.

Source URL: <http://www.information.dk/98343>

Ny bolig?

På nybolig.dk finder du dit næste hjem

Nybolig

POLITIKEN.DK 16. Jan 2007 kl. 09:00

Gæld, trafikmos og spekulationsbyggeri

Takket være trafikministerens tvangsfiksering på den ubemandede metroring, vil københavnernes blive fanget i en gældsfælde – og den kollektive trafik får ikke sit tiltrængte løft.

Af Margrete Auken og Per Henriksen

Københavns havn risikerer at blive bygget sønder og sammen, den kollektive trafik får ikke det nødvendige løft, og københavnernes fanges i en gældsfælde.

Stod det til transport- og energiminister Flemming Hansen, skulle det endda helst ske uden megen debat.

Kort før jul sendte han to lovudkast i ekspresbrev. Det ene drejer sig om at anlægge en ny minimetro i København, metrocitring. Det andet skal skaffe finansiering til denne og finde endnu flere kilder til at betale af på det eksorbitante underskud på den eksisterende metro (der de facto er gået fallit). Men det fremgår ikke med rimelig klarhed at det reelt er det, lovforslaget går ud på. Trafikministeriet har for vane at smide røgbomber når metrobyggeriets økonomi skal til debat.

Denne tilhyning forstår man. Forelagde man nemlig forslaget om metrocitring som en almindelig anlægslov finansieret af statskassen, ville den aldrig gå igennem. Den er oprivende dyr, og vi får meget lidt for pengene. Da den eksisterende minimetro i sin tid skulle vedtages, var røgskyen om muligt endnu tættre. De tal vi så, fem milliarder kroner i 1993, var langt under de faktiske omkostninger, og man sikrede sig mod offentlig debat ved at hemmeligholde indholdet af udbuddet: På hvilke betingelser havde det italienske firma Ansaldo sammen med tunnelborefirmaet Comet givet så lavt et bud? Det viste sig efterhånden at både Comet og Ansaldo – der aldrig før havde lavet ubemandede metroer – havde sikret sig totalt mod selv at hæfte for deres del af ansvaret for at anlægsomkostningen meget mere end fordobledes.

Var man allerede dengang klar over at gælden i Ørestadsselskabet ved udgangen af 2006 ville være 17,8 milliarder kroner, var den ikke blevet vedtaget. Kramer Mikkelsen vidste givetvis at det blev dyrere end som så, men han må vel have troet at staten ville holde hånden under sin hovedstad. Endnu har hverken københavnernes eller frederiksbergborgerne mærket sandheden da kommunerne ikke er begyndt at betale af på gælden. Der venter begge grimme overraskelser. Den eneste involverede der har fået sin regning, er Københavns Amt: 755 millioner kroner til den endnu ufærdige Østamagerbane. Det er en væsentlig del af indtjeningen fra salget af elseskabet NESA. De penge havde man håbet at kunne bruge til en letbane langs Ring 3, altså til meget mere og mere relevant kollektiv trafik end Østamagerbanen hvis trafik kunne klæres med en enkelt buslinje. Til gengæld er amtet så ude af det, og borgerne kan siden glæde sig over at være sluppet billigt sammenlignet med Frederiksberg og København!

Minimetroen er de facto gået fallit. SF spurgte i fjor transportministeren, om Ørestadsselskabet ville kunne betale sin gæld uden (nye) tilskud fra stat eller kommune, hvis ikke der kom flere passagerer (spørgsmål 127). Ministerens svar var undtagelsesvist klart: Nej!

Nu er passagertallet stagneret på de knap 40 millioner passagerer (2/3 af selskabets oprindelige prognose). Ergo: fallit! Som det vil fremgå nedenfor, mener vi at fallitboets gæld ikke på noget tidspunkt vil komme væsentlig under 10 milliarder kroner.

Den økonomiske gambling kan man studere i Ørestadsselskabets seneste likviditetsbudget fra april 2006. Her hævdes det at den nuværende metro med Østamagergrenen er tilbagebetalt i 2038. Denne antagelse hviler på tre helt centrale forudsætninger som vi ikke finder holdbare:

- 1) At Ørestadsselskabets trafikmodel (den såkaldte OTM) regner nogenlunde rigtigt således at passagertallet vil stige fra de nuværende cirka 38 millioner påstigere om året til 78 millioner i 2012 og 85 millioner i 2030.
- 2) At prisen per etagemeter i Ørestaden i det kommende år foretager et gevaldigt hop fra 3.500 kroner i 2006 til 5.500 kroner i 2011 (i faste priser).
- 3) At realrenten de næste 31 år ikke overstiger 4 procent.

ad 1. Mest økonomisk problematisk er forudsætningen om at passagerprognoserne holder. Billetindtægterne er nemlig selskabets vigtigste finansieringskilde. Ørestadsselskabet lader stadig som om man kan regne med dets oprindelige passagerprognose. Hvert år nedskriver man prognosen for det aktuelle år når antallet af passagerer bliver meget lavere end prognosens tal, men målet for 2012 og 2030 fastholdes. "Indsvingsproblemer" bliver Ørestadsselskabet ved at kalde de alt for få passagerer. Men metroen har 'svinget ind', de der kan og vil bruge den, bruger den. I en netop offentliggjort videnskabelig artikel i tidsskriftet Transportation af to af ingeniørerne bag OTM-modellen fremgår det, at det daglige antal passagerer i marts 2005 var på 130.000 mens OTM-prognosen forudsagde 198.000. Der er således kun 2/3 af det antal som modellen forventede. De to forfattere mener at den store skævhed bl.a. skyldes de bagved liggende forudsætninger om rejsemønstret i Hovedstaden. Transportministeriet og Finansministeriet har da også i begyndelsen af 2005 igangsat en nyudvikling af OTM-modellen så der rettes op på den nuværende models fejl, og man får en bedre prognose for passagertrafikken i både metroen og den planlagte metrocitring. Imidlertid er færdiggørelsen af denne model netop blevet udskudt til slutningen af januar når lovforslaget skal fremlægges for Folketinget (der er fundet en fejl i modellen, forlyder det). Det havde nu været interessant som en foreløbig vurdering at se hvad den reviderede model siger om passagertallet på den eksisterende metro.

Er det rigtigt som vi forventer, at metroens passagertal vil ligge ca. 30 procent under prognosen, vil metroen

som nævnt aldrig kunne betale sin gæld. Om 16 år, når alle grunde er solgt, og Frederiksberg Kommunes bidrag er fraregnet, vil gælden med renters rente være omkring 9,5 milliarder kroner, og derefter vil den hurtigt stige.

ad 2. Men kan grundsalget så ikke blive bedre? Mnjøh: 2006 var et helt exceptionelt godt år hvor de realiserede salgsaftaler i de første 3 kvartaler af 2006 lå på 10 gange det forventede, mens grundpriserne kun var som forventet. Og nu er ejendomsmarkedet igen vigende med mange boliger til salg i Hovedstadsområdet.

ad 3. Renten er på vej op! Vi skal ikke gøre os kloge på den langsigtede renteutvikling, blot konstatere at Finansministeriet bruger en betydelig højere rente når det regner på rentabiliteten af samfundsmæssige investeringer i f.eks. vedvarende energi. Ørestadsselskabets egen usikkerhedsberegning viser at tilbagebetalingstiden, alt andet lige (hvad det sjældent er) øges med syv år hvis renten bliver 1/2 procent højere end det forudsatte. En stigende rente har yderligere stor betydning for grundsalget og fører til faldende grundpriser.

Fallitboet bliver ikke mere solvent af at situationen forties! Men hverken finansminister eller Rigsrevision tager synderlig notits heraf, og Metroselskabet nyder en forbløffende beskyttelse i medierne. Det er helt anderledes i læ for en kritisk offentlighed end f.eks. DR's budgetoverskridelser (på et byggeri som udelukkende kom i stand for at få gang i grundsalget i Ørestaden, og hvis problemer var forudsigelige hvilket f.eks. fremgår af alle SF's spørgsmål til Finans-aktstykket 251, 1999).

Alt dette oplyses der ikke tydeligt om nu hvor man vil omstrukturere ejendomsforholdene (læs: gældsbyrderne) og gøre klar til endnu en minimetro. Anlægsudgiften er anslået til 15 milliarder, et voldsomt stort beløb, men med de hidtil indhøstede erfaringer er der grund til at antage at det er alt for lavt sat. Transport- og Energiministeriet regner selv med at prisen kan blive op til 3,5 milliarder kroner højere. Ifølge lovforslaget vil det samlede offentlige tilskud blive på cirka 10 milliarder kroner. Men også metrocitringens prognose for antal passagerer og dermed indtægterne til at finansiere anlægsudgifterne bygger på OTM. Der vil derfor mangle 2-3 milliarder kroner til at finansiere byggeriet hvis passagertallet også på metrocitringen ligger 30 procent under prognosen.

Lovforslaget bemyndiger ministeren til at oprette to helt nye statslige/kommunale selskabskonstruktioner: Metroselskabet og Arealudviklingssselskabet og samtidig opløse tre andre: den statsejede Københavns Havn, Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet. Det nye Metroselskab skal stå for driften af den eksisterende metro og anlægge en ny metrocitring. Arealudviklingssselskabet skal sælge grunde både i Ørestaden og i Københavns Havn samt stå for havnedriften i Københavns Havn.

Fra Københavns Kommune får man dels en kontant indbetaling på fire milliarder kroner, og dels beholder selskabet alt hvad kommunen skulle have haft af grundskat fra alle grunde i Ørestaden i 30 år og i fremtiden også fra Havnen. Fra Frederiksberg Kommune får selskabet en kontant indbetaling på 800 millioner kroner.

Selskaberne udstyres med næsten ubegrænset (statsgaranteret) låneadgang så lånecircuset kan køre videre i nogle år endnu. Men på et eller andet tidspunkt skal lånene jo betales tilbage med renters rente. I lovforslaget fastsættes en fordelingsnøgle: Københavns Kommune skal betale 50 procent, Frederiksberg Kommune 8,3 procent og staten 41,7 procent. Det er en bemærkelsesværdig nyskabelse i forhold til den eksisterende Ørestads/metrolov hvor alle hæfter.

Vi københavnere har barske ting i vente. For at skaffe de nødvendige penge til indskuddet bruger kommunen næsten hele fortjenesten fra salget af Københavns Energi. Så når gælden i den nuværende metro skal betales – mindst fem milliarder i alt ifølge vores skøn – har kommunen ikke mere på kistebunden. Hvad vi måtte ønske af skolerenoveringer, plejehjem, biblioteker, bedre service, kommer i anden række. Med mindre byens skatter skal stige voldsomt!

Frederiksbergborgerne får det endda værre. Allerede i dag er kommunens resterende gæld på ca. 1,4 milliarder kroner for deres tre metrostationer. Så selv om de 'kun' skal betale 8,3 procent af den øgede gæld, er det mere per indbygger end københavnere skal betale.

Staten skal tilsyneladende intet betale. Men det er kun tilsyneladende for reelt indskyder staten hele Københavns Havn med grunde og drift. Og den tidligere Rigsarkivgrund i Ørestaden som staten allerede har købt af Ørestadsselskabet i dyre domme, får selskabet tilbage så de igen kan sælge den! De får også en klækkelig andel af DSB's overskud til driften.

Det mest foruroligende er at metroen ikke 'kun' får Nordhavnen med ret til at bebygge den indre del af Nordhavnen som der står i forligsteksten, men hele Nordhavnen og også Sydhavnen, Teglgolmen, Margretholmen og Prøvestenen hvor der alle steder allerede er konkrete byggeprojekter og udviklingsmuligheder. Og selskabet får havnens driftsoverskud der må antages at stige nu hvor der skal bygges 1 km ekstra kajplads til krydstogtskibe. Havnen er helt sikkert langt mere værd end de i lovforslaget fastslåede 4,3 milliarder kroner. Alene i Nordhavnen kan der bygges mindst lige så mange etagekvadratmeter som i Ørestaden Syd (2,3 millioner kvadratmeter) hvis man vælger samme høje tætte bebyggelse som der.

Formålet med lovforslaget om Arealudviklingssselskabet er – påstår vi – i virkeligheden at skaffe tilstrækkelig mange byggegrunde i havnen til at hele metroens eksorbitant store gæld kan finansieres. Dette er et yderligere skjult kæmpetilskud fra staten til metroen på mindst 10 milliarder kroner.

Men skal det lykkes at finansiere gælden med udbygning af Nordhavnen, lover det ikke godt for selskabets salg af grundene i havnen: Der bliver ikke råd til billige boliger, bæredygtigt byggeri og hethedstænkning, nu drejer det sig om at få den højeste mulige pris for havnegrundene. Vi frygter at Kalvebod Brygge som Ørestadsselskabet også har solgt, kommer til at se helt præsentabel ud sammenlignet med det mareridt der med lovforslaget kan tage sin begyndelse. Er det i erkendelse af at der nødvendigvis skal graves guld i havnearealerne, at der er så få betingelser på det byggeri – og intet krav om kollektiv trafik?

Og alligevel tvivler vi på at der kommer penge nok i kassen til at dække alle de nævnte usikkerheder på metrogældens faktiske størrelse. Og til at dække merudgifterne til metrocitringen. Så derfor kommer kommunerne også til at holde for.

Foreløbigt sidder vi på en bombe af et pauselån. Når regningen for alvor smækkes på bordet, er Flemming Hansen og Thor Pedersen ikke ministre mere, Ritt Bjerregaard ikke overborgmester, Mads Lebech ikke borgmester og Kramer Mikkelsen ikke direktør for selskabet – ingen af dem kommer til at stå til ansvar. Indtil da smides røgbomberne så kun de allermost tilvænnede kan se hvad der er ved at ske. Mange mennesker har i øvrigt svært ved at forbinde noget med så store beløb. De synes vel bare at vi nu får et fantastisk

kollektivt transportsystem: »Gør det så noget at det er lidt dyrt?«.

Men kvaliteten af trafiksystemet da? Tja. Det vil tage mindst 12 år før vi har cityringen. Den kommer til at dække en meget begrænset del af København, og der er langt mellem stationerne. Busserne skæres ned: Mange ruter skrumper, og nogle af de store A-linjer må klare sig i kvartersdrift. Der bliver ikke råd til mere, slet ikke til det fladedækkende og kapacitetstunge system der skal muliggøre tilstrækkelig med kollektiv trafik til at begrænse biltrafikken og betjene pensionister, gangbesværede og skolebørn med lav mobilitet. Held den der kan cykle, resten vil sidde fast i trafikmosen de fleste steder i byen!

Men hvad er alternativet? Hvis finansministeren, transportministeren og Københavns Kommune fik blikket væk fra tvangsfikseringen på den lille ubemandede metro og så hvad man nu forsøger at gøre i flere europæiske storbyer, er der masser af glimrende alternativer; meget billigere, mindst lige så komfortable, langt hurtigere at anlægge, smidigere osv. Hvorfor skal vores dejlige by dog ødelægges både økonomisk og trafikalt

Printet fra politiken.dk Tirsdag 7. okt 2008

Ophavsretten tilhører Politiken. Informationerne må alene anvendes til egen, ikke-kommerciel brug. Artiklen kan findes på adressen: <http://politiken.dk/debat/kroniker/article226622.ece>