

Debatindlæg

Kun til Politiken

23. maj 2011

Transportministeren fraskriver Folketinget kontrol med Metroudgifterne

Som et konstruktivt bidrag regeringens stålsatte bestræbelser på kontrol med de offentlige udgifter frem mod 2020, henledes statsministerens opmærksomhed på en *underbudgetteret*, frem til 2018 akkumuleret, offentlig gældsætning på mindst 38,3 mia. kr. eksklusiv renter:

16. dec. 2010 tiltrådte Finansudvalget aktstykke 51 fra transportministeren af 1. dec., med en indforstået gengivelse, af Metroselskabets indstilling af 24. nov., og ministerens anbefaling af selskabets anlægsbudget for Metro Cityringen på 21,3 mia. kr.

Budgettet er underbudgetteret med 17 mia. kontante kroner, da kendte udgifter ikke er medtaget: anlægsgæld Metro 1-3 (13 mia.), efterregning fra Metro 1-3 (3 mia.) samt forarbejder på Cityringen (1 mia.).

Og indstillingen fra MS forekommer i øvrigt ikke retvisende:

Det var af eksistentiel betydning for selskabet, at udbudsfasen endte med en pris, der lå inden for Folketingets yderste smertegrænse på 22,2 mia. kr.

Så da billigste tilbud lå ca. 7 mia. kr. over, måtte selskabet, ved forhandling med tilbudsgiverne, reducere prisen med ca. 4 mia. kr. Ellers ville Metroselskabets æske blive sendt til åbning i Trafikudvalget.

Ved fysiske og anlægstekniske ændringer af projektet, samt ikke beskrevne spareforslag fra tilbudsgiverne, sparer man 753 mio. kr.

Og risiko, af tilbudsgivere budgetteret til 4 mia., elimineres og bliver til en besparelse på 87 mio. ved tilbageførsel af risiko til Metroselskabet, læs skatteyderne.

Mon transportministeren er helt klar over, at han med accept af dette risikostunt, har godkendt en blanco check og de facto fraskrevet Folketinget muligheden for demokratisk kontrol med projektet - til den bitre ende?

At et tunnelanlæg i Etiopien, færdiggjort af Metroselskabets foretrukne tunnelleverandør SALINI i januar i år, styrtede sammen i marts, skal blot nævnes for perspektivets skyld.

Med kun 840 mio. kr. sparet på anlæg måtte finans og drift inddrages:

MS renteafdækker en del af selskabets gæld og mener, at der herved er plads til en forøgelse af anlægsomkostningerne med 2,1 mia. kr.

Og selvom opdaterede passagerprognoser viser færre passagerer, giver det, i selskabets optik, flere indtægter. Desuden forventer MS et fald i driftsomkostningerne, hvilket samlet giver plads til en forøgelse af anlægsekonomien på 0,2 mia. kr.

Bemærk her, at allerede i foråret 2010 blev transportministeren orienteret om, at der er rejst begrundet tvivl om Metroen, som forudsat, kan bidrage til betalingen af anlægsgudgifterne, på grund af for korte stationer til for korte tog. Kapacitetsberegninger, der ikke er dokumenteret tilbagevist.

Afslutningsvis skriver MS i indstillingen til ministeren med henvisning til en, i øvrigt ubegrundet, frygt for renteforhøjelse, at der vil være plads til en yderligere forhøjelse af anlægsomkostningerne på 0,9 mia. kr. ved omgående godkendelse af anlægsbudgettet.

Med de 0,9 mia. var man i mål, og Trafikudvalgets rolle formelt udspillet, så ministeren kunne gå direkte til Finansudvalget, der havde 14 andre aktstykker på dagsordenen den 16. dec..

PS: Ifølge Lov om Metroselskabet skal selskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Peter Hiort
Art director, grafiker
Gammel Strand 52,
1202 Kbh. K.