

Notat

Emne: Notat vedr. forskellige problemstillinger angående Cityringen rejst af Samvirkende Borgergrupper / Peter Hiort i henvendelse til overborgmesteren i København og borgmesteren på Frederiksberg af 18. november 2010 med bilag modtaget 23. november 2010

Dato: 10. Dec. 2010-12-16

KOMMENTARER: Samvirkende Borgergrupper

06. januar 2011

Som svar på brev til overborgmesteren i København og borgmesteren på Frederiksberg af 18.11.10., med kopi til Trafikudvalget, der blandt andet omhandlede passagerkapaciteten på metroen etape 1-3 og Cityringen, modtog vi 14.12.10. dette notat fra Metroselskabet, der hermed endelig fremkommer med kommentarer til de oplysninger om metroens passagerkapacitet og svigtende indtægtpotentiale, som vi offentliggjorde i et læserindlæg i Berlingske, allerede i juni måned 2010.

I det følgende gengives ordret notatets væsentligste afsnit, **(MS:)** med blå skrift og Samvirkende Borgergruppers kommentarer **(SB:)** med sort skrift.

For god ordens skyld vedhæftes transportministerens svar til Samvirkende Borgergrupper med Metroselskabets notat i sin helhed.

Sammenfattende fastholder vi, at metroens etape 1-3 og Cityringen med stationer på 50 meter til tog på 39 meter til 300 passagerer, ikke rækker til at afdække en tredjedel af anlægsudgifterne fra den københavnske metro, som forudsat i finansieringsaftalen, der ligger til grund for Cityringlovgivningen: Metroselskabets reviderede langtidsbudget november 2010 er fortsat, efter vores vurdering, ikke retvisende

MS: Opsummeret omhandler den seneste henvendelse fra Samvirkende Borgergrupper / Peter Hiort til Overborgmesteren i København og Borgmesteren på Frederiksberg følgende punkter:

- Passagerkapaciteten i metrosystemet
- Driftsøkonomien for den eksisterende Metro og driftsøkonomiens påvirkning af anlægsbudgettet for Cityringen
- Lovligheden af de forberedende metroarbejder

Passagerkapaciteten

Det tilkendegives i brevet og det eftersendte bilag fra Samvirkende Borgergrupper/Peter Hiort, at passagerkapaciteten på den eksisterende metro samt på Cityringen maksimalt skulle være ca 63 mio. passagerer om året. Dette svarer til 172.800 pr. døgn.

Samvirkende Borgergruppers beregnede passagerkapacitet er ikke retvisende for Metroens kapacitet. Beregningen tager eksempelvis udgangspunkt i en forudsætning om, at alle passagerer stiger på - på én station og kører hele vejen rundt. Dette stemmer ikke overens med de faktiske forhold.

SB: Vore beregninger af en passagerkapacitet på max. 63 mio. påstigere årligt på etape 1-3 er ved 100 pct. udnyttelse af kapaciteten døgnet rundt. Dette er næppe et realistisk scenarie, alene som følge af trængsel i det underdimensionerede metroanlæg.

Derfor tager denne beregning formentlig nogenlunde højde for nye betalende, påstigende passagerer og returnerende passagerer, der stiger på og af metro- togene, inden for varigheden af ét klip i kort eller én billet.

Metroselskabet oplyser ikke selskabets egen beregning af den maksimale kapacitet i metroens etape 1-3, således at de faktiske passagertal for 2007, 2008, 2009 og 2010 kan opgøres i procent af det maksimale passagertal, hvilket vil give offentligheden og de bevilligende politikere et realistisk, løbende opdateret billede af indtægtpotentiale i etape 1-3 og en Cityring "mere af det samme", som vil få samme kapacitet som etape 1-3.

En anden nyttig beregning ville være, "break even" for, hvornår trængsel i metroen medfører afstødning af potentielle passagerer:

Metroen 1-3 havde, ifølge Berlingske Tidende (02.03.06), kapacitetsproblemer allerede i 2006: Under overskriften "*Ørestadsselskabet overvejer en kostbar udvidelse af metroen*" skriver avisen, at Ørestadsselskabet i første omgang vil prøve at øge antallet af tog i timen. Er det ikke nok ville selskabet, ifølge viceadministrerende direktør Anne-Grethe Foss, indsætte en ekstra vogn.

Videre i artiklen hedder det, at man kunne have sparet udgifter til ombygning, hvis man ikke i sin tid havde besluttet at korte toglængden ned fra fire til tre vogne og korte ti meter af perronerne. Beslutningen blev taget i 1996 af Ørestadsselskabets bestyrelse for at spare penge; den første af mange ekstraregninger var nemlig på vej.

"Systemet var for stort fra starten. Den reducerede udgave er rigeligt stort til at klare de passagerer, vi regner med. Og også til at klare en stigning i passagertallet", sagde Anne-Grethe Foss i september 1996 til dagbladet Politiken if. Berlingske.

I 1996 forventede Ørestadsselskabet, at metroen ville få 77 millioner rejsende om året. Men så mange passagerer har man slet ikke endnu; i 2005 rejste 36 millioner med metroen.

"Jo, tættere togene er på hinanden, jo mindre plads er der til at kompensere for forstyrrelser". Udtaler professor, med speciale i offentlige anlægsprojekter ved Aalborg Universitet, Bent Flyvbjerg til artiklen. Han betegner det som "*et paradoks*", hvis metroen allerede har kapacitetsproblemer, selv om der er mindre end det halve af det antal passagerer, end man havde forventet.

For at fuldende billedet er Metroselskabet i august 2010 begyndt at eksperimentere med at tage sæder ud af metrotogene " – for at udnytte pladsen bedre til glæde for både stående og siddende passagerer", som man udtrykker det på selskabets hjemmeside.

Alt dette rejser følgende spørgsmål: Er etape 1-3 udbudt og sikkerhedsgodkendt som en metro til 3-vognstog, bygget som en metro til 4-vognstog?

Det ser ikke sådan ud: metro 1-3 var politisk godkendt som en metro med 4-vognstog. Alligevel er den korteste station anlagt med en perronlængde på 38,5 meter, men et 4-vognstog er 50 meter langt! Og er Cityringen udbudt og sikkerhedsgodkendt som en metro til 3-vognstog, bygget som en metro til 4-vognstog?

MS: For at illustrere at 172.000 – som angivet af Samvirkende Borgergrupper – ikke er et maksimalt passagertal kan nævnes, at Metroen fredag den 18. december 2009 satte foreløbig passagerrekord med 240.000 passagerer på ét døgn. Set over hele november 2010 ligger passagertallet på godt 186.000.

SB: Spørgsmål vedr. 240.000 påstigende passagerer på metro 1-3, fredag den 18. december 2009:

1. Var det fysiske passagerer?
2. Var det elektronisk solgte billetter?
3. Var der forærede elektroniske billetter i forbindelse med COP15 ?
- 4- Hvor stod disse passagerer af og på?

Situationsrapporter: *Ikke myldretid* v. prognose 2010 på 52 mio. påstigende passagerer årligt, svarende til 160-170.000 dagligt påstigende passagerer:

Nørreport Metrostation, 26. november 2010 kl. ca. 18.30: Ventetid ½ time på Nørreport Metro Station. Passagerer maser sig ind i og overfyldte Metro-toget, så dørene ikke kunne lukke 5-10 min. yderligere forsinkelse på grund af alarm. Passagerne på det overfyldte tog kunne ikke mase sig ud af toget på de stationer hvor de skulle ud og påstigere kunne ikke komme ind.

Nørreport Metrostation den 9. december 2010 kl. ca. 13-14: Dørene klappede i, og passagererne kunne ikke komme af eller på det stuvende fyldte Metro Tog.

Kongens Nytorv Metrostation, 14. december kl. 22-22.30: Teatergæster fyldte stationen i et så stort antal, at mange opgav at mase sig ned på den overfyldte perron.

MS: Metroens kapacitet beregnes ud fra banekapaciteten og den deraf afledte passagerkapacitet. Afgørende for kapaciteten er, hvor mange passagerer der kan transporteres på en strækning pr. tidsenhed. Den teoretiske banekapacitet er beregnet ud fra det maksimale antal af passagerer Metroen kan transportere. Banekapaciteten er begrænset af antallet af Metrotog samt hvor tæt togene kan køre på hinanden.

SB: Det er praktisk mulige antal passagerer, der ligger bag vores beregninger, og bemærk at Metroselskabet ikke oplyser det maksimale passagertal beregnet på "den teoretiske banekapacitet", men at selskabet nedjusterer sine forventede passagertallet på de to metrolinjer fra tidligere ca. 170 mio. til 130 mio. årligt. Således nærmer selskabet sig vores tal på max. 126 mio. årligt påstågende passagerer ved 100 pct. belægning.

MS: Metroens etape 1-3 forventes i 2010 at have ca. 52 mio. passagerer, svarende til ca. 168.000 passagerer pr. hverdagsdøgn.

SB: Disse passagertal ligger inden for vore beregninger. Men, at etape 1-3 i 2008 med ca. 47 mio. passagerer (drift -538) indkørte et underskud på den primære drift på **-45 mio. kr.**, og i 2009, med ca. 50 mio. passagerer (drift -604), præsterede et underskud stigende til **-82 mio. kr.** på den primære drift indikerer, at der er belæg for bekymring for driftsøkonomien i den Københavnske metro.

MS: Basis scenariet i de omtalte beregninger viser, at Cityringen i 2018 ventes at få 234.000 påstigere pr. hverdagsdøgn, mens Metroens etape 1-3 ventes at få 201.000 påstigere. På årsbasis svarer det til 134 mio. påstigere i Metroen, hvor de ca. 63 mio. passagerer vil benytte den nuværende metro.

SB: Blot en tilnærmelsesvis realisering af disse teoretiske mål ville kræve en eksplosion i efterspørgslen på metrokapacitet og medføre kødannelser i metroen. Da spidstimerne allerede er udsolgt, vil det forudsætte en radikal ændring af befolkningens adfærd, således, at man kører i metro nat og dag i stopfulde metrotog med rekordstore antal af- og påstigere på alle tog på alle Metrostationer.

Dette er næppe et ønskværdigt scenarie set fra en samfundsbetragtning - det er næppe heller realistisk. En Cityring "mere af det samme" vil mere end fordoble de negative konsekvenser af fejlprojekteringen af etape 1-3.

MS: Når/hvis man i fremtiden får brug for at øge kapaciteten, er der flere muligheder, idet man dels kan mindske intervallet mellem togene, dels kan man ændre på indretningen af togene, så det er nemmere at få flere passagerer ind og ud af togene, og det er endvidere muligt at udvide togene med endnu en togvogn. I henvendelsen omtales på side 1, at dette kun er muligt, hvis stationsboksene udvides. Den nuværende metro er imidlertid designet således at togene kan udvides med en vogn, uden at det kræver en udvidelse af stationsboksen, trapperne mv. Det kræver dog en mindre ombygning af perrondørene samt en tilpasning af styresystemet.

SB: Vi skriver på side 1 i vores henvendelse til borgmestrene i København og på Frederiksberg: "- Stationsboksene kan ikke forlænges og en eventuel kostbar forlængelse af glasdørskonstruktionen, kan reducere driftsunderskuddene på den primære drift – ikke eliminere dem".

Men vi har i anden sammenhæng rejst spørgsmålet, om der er taget højde for sikkerhedsgodkendelser af perronstørrelser, flugtveje m.v. ved en forlængelse af Metro-togene fra 39 meter til 50 meter med forøgelse af passagerantallet fra 300 til 400 passager. Og om en eventuel lavere hastighed og større tidsinterval mellem afgangene p.g.a. øget tonnage vil have reducerende effekt på banekapaciteten.

Med henvisning til den ovenfor citerede artikel fra Berlingske 02.03.06, vil vi rejse spørgsmål om, der i dag er lavet projektering eller gennemført udbud med henblik på kapacitetsudvidelse på metro 1-3? Og om der foreligger beregninger over, hvad det i givet fald vil koste?

Vi skriver også i vores henvendelse at: " – En forsvarlig driftsøkonomi kræver metrostationer med kapacitet til metro-tog på op til 78 meter, som svarer til en max. kapacitet på 126 mio. påstigere årligt på Cityringen. Dette vil i givet fald aktualisere flere stationer på ringen, hvilket er realistisk, da en Cityring i ét rør, med tidssvarende stationsanlæg med tidssvarende afprøvede anlægsmetoder, kan anlægges fra én tunnelarbejdsplads med én boremaskine inklusive betonelementfabrik til tunnelelementerne på denne ene arbejdsplads på langt mindre tid og til en langt lavere pris.

Driftsøkonomien

MS: Metroselskabets overskud på driften af metroen (etape 1-3) forventes i 2010 at udgøre ca. 64 mio. kr. og forventes i 2011 at stige til 153 mio. kr.. Overskuddet på driften hidrører fra forskellen mellem udgifterne til driften og billetindtægterne. Stigningen fra 2010 til 2011 skyldes primært indgåelse af ny driftskontrakt og forventede stigende billetindtægter.

SB: Metroselskabet introducerer i indstillingen til interessenterne, ændrede forudsætninger for langtidsbudgettet for etape 1-3 og Cityringen: øgede takstindtægter og lavere driftsomkostninger. Det medfører at de af SB beregnede underskud på den primære drift af etape 1-3 og Cityring "mere af det samme" reduceres betydeligt. Men overskud er ikke realistisk.

På et offentligt ejet anlæg garanteret af borgernes skattebetalinger og salg af offentligt ejede aktiver, skulle man tro, at forhøjelse af billetpriserne kun kan motiveres af den alm. prisudvikling, da der i modsat fald er tale om skjult skatteudskrivning. Alligevel kalkulerer MS både med øgede billetpriser, udover det såkaldte lovbestemte "kvalitetstillæg", og lavere driftsomkostninger i langtidsbudgettet. Omkostningsreduktioner, der burde komme passagererne til gode i form af lavere priser.

Med hensyn til driftsudgifterne, ligner det overbetaling i 2009, når den eksisterende driftskontrakt, på -522 mio. kr. i 2009*, kan erstattes med en driftskontrakt i 2011, som hævdes at være den primære årsag til en reduktion af selskabets driftsomkostninger på 157 mio. kr. i forhold til driftsomkostningerne i 2009.

* Kilde: Metroselskabet, Årsrapport 2009. Selskabet oplyser ikke prisen på driftskontrakten for 2010."

MS: I de kommende år skal Metroselskabet ligeledes oparbejde et årligt driftsoverskud. Interessenternes indskud ved stiftelsen af Metroselskabet skal sammen med overskuddet på driften anvendes til at tilbagebetale den gæld, Metroselskabet skal stifte for at anlægge Cityringen, dvs. principielt svarende til den finansieringsmetode, som er anvendt ved byggeriet af Storebæltsbroen og Øresundsbroen.

SB: Metroen etape 1-3 og Cityringen kan ikke driftsøkonomisk sammenlignes med Storebælt- og Øresundsforbindelserne, da sidstnævntes indtjeningspotentiale ikke er begrænset af kapacitetsbarrierer.

Det må i den forbindelse være relevant at rejse spørgsmålet om den rentebærende anlægsgæld fra metroens etape 1-3, der, selv om den er parkeret i udviklingsselskabet By & Havn, ikke bør medregnes i anlægsudgifterne for Cityringen? Her er jo tale om anlægsgælder som, ligegyldigt hvor den er parkeret, er garanteret af skatteyderne. Og som derfor skal betales af netto takstindtægter fra metroen iflg. loven.

MS: I det langtidsbudget MS netop har fremsendt til ejerne fremgår, at driftsoverskuddet på den eksisterende metro forventes at stige fra 153 mio. kr. i 2011 til 300 mio. kr. i 2018. (...)

Det er således fortsat Metroselskabets vurdering, at et langtidsbudget baseret på en anlægssum på 21,3 mia. kr. og et passagertal på 130 mio. kr. vil skabe mulighed for at tilbagebetale det samlede anlæg i 2059.

SB: Metroselskabet I/S (primær drift, etape 1-3):

Årsrapport 2008 viser et negativt resultat på -45 mio. kr.

Langtidsbudget 2008 viser et positivt resultat på +57 mio. kr.

Årsrapport 2009 viser et negativt resultat på -82 mio. kr.

Langtidsbudget 2009 viser et positivt resultat på +54 mio. kr.

Da indtægtssiden på langtidsbudgetter baseres på takstindtægterne (primære drift), indikerer ovenstående diskrepans, at Metroselskabet medtager øvrige indtægter på indtægtssiden.

Forholder det sig således, er Langtidsbudget, november 2010, ikke retvisende.

MS: I forhold til de i henvendelsen nævnte budgetforøgelse for den nuværende Metro skal der gøres opmærksom på, at Rigsrevisionen i sin beretning til statsrevisorerne fra juni 2010 fastslår, at det endelige budget for den nuværende Metro fastsættes til 12 mia. kr. i aktstykke 198(2004). Det betyder, at den eksisterende Metro samlet set er blevet ca. 26% dyrere end det oprindelige budget.

SB: *Fra Rigsrevisionens beretning til statsrevisorerne om Metroselskabet I/S, juni 2010:*

”Metroløsningen blev valgt i 1996, og Finansudvalget har herefter i 4 aktstykker givet tilslutning til, at Metroselskabets låneramme kunne forøges, bl.a. som følge af, at prisen på Metroens etape 1-3 blev forhøjet. I det sidste aktstykke, Akt 198 2/9 2004, blev den samlede anlægsudgift skønnet til 12 mia. kr., og det blev oplyst, at entreprenøren COMET herudover havde fremsat et krav mod selskabet”.

Som det fremgår af Rigsrevisionens beretning har ingen, heller ikke Finansudvalget, fastsat endsige på forhånd godkendt en anlægspris på etape 1-3 på 12 mia. kr.

Realiteten er at Finansudvalget, aktstykke for aktstykke gennem anlægsfasen, formentlig nødtvunget, har tiltrådt udvidelse på udvidelse af Ørestadsselskabets låneramme fra oprindelig 4,2 mia. i 1996 til 12 mia. kr. i 2004. Her et par ord fra Folketingets talerstol 16. april 1998:

1997-98, 2. samling - torsdag 16 april 1998. Forespørgsel til trafikministeren:

Margrethe Auken (SF): *Vi oplever et skrækscenarie i det Københavnske metroprojekt, Vi står i en situation, hvor tunnelbyggeriet løber ind i store problemer, (...) hvor økonomien bryder sammen (...) fordi alle budgetrammer bliver sprængt.*

I den situation vil der være mange tabere og først og fremmest for vores hovedstad. Prisen skal betales af København og Frederiksbergs borgere og virksomheder, men også af statskassen. Forligspartierne vil blive trukket med i faldet, selv om de jo nok ikke kommer til at betale med andet end skatten, og det ser ud til, at de gerne vil leve med det. (...)

For at jeg ikke skal blive misforstået, snakker jeg ikke om mindre forsinkelser i anlægsarbejderne eller i leverancer af togmateriel. Det er vitale mangler i det der er skrevet kontrakt om, vi ønsker at få undersøgt sammen med de alvorlige overskridelser af budgetterne på både udgifts- og indtægtssiden – ikke for at stoppe hele systemet, men for at få det på ret køl, mens det endnu kan nås.

Margrethe Auken (SF):

Ørestadsselskabets standard svar på den hidtidige kritik har indtil nu været, at løbet er kørt, og at der er skrevet kontrakt. (...) Derfor har SF længe ment, at der var behov for en uvildig undersøgelse, der præcist og i enkeltheder afdækker problemernes omfang og foreslår nye mulige, holdbare løsninger. Selv om der er skrevet kontrakt, betyder det ikke, at der ikke kan ændres i kontrakten, og det betyder heller ikke, at dele af kontrakten ikke kan genforhandles.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil starte med at understrege, at for mig at se er der ikke tale om egentlige problemer i Metroprojektet, og derfor kan jeg sådan set heller ikke se noget behov for en uvildig undersøgelse af projektet.

Påstanden om budgetoverskridelse på kun 26 pct. på etape 1-3 stammer fra en autonom beregning fra Ørestadsselskabet i 2004.

Den blev bl.a. skarpt imødegået af professor Bent Flyvbjerg, Ålborg Universitet, (nu Oxford University), der bl.a. pegede på, at ved anvendelse af internationalt autoriserede beregningsmetode, som også anvendtes på Storebælt- og Øresundsforbindelserne, var der tale om budgetoverskridelser på 185% på den eksisterende metro allerede i 2004. Flyvbjerg betegnede Ørestadsselskabets (nu Metroselskabet) vildledende metoder for udemokratiske og budgetoverskridelserne af en størrelsesorden, man skal til bananrepublikker for at finde magen til. Kilde: Ingeniøren.dk

Alligevel var de 26% så sejlivede, at transportministeren i et læserindlæg i Berlingske, så sent som i februar 2009, gentog denne vildledende påstand.

MS: Med hensyn til COMETS krav om efterbetaling gennemgik det daværende Ørestadsselskab I sin tid kravene og meddelte COMET, at disse krav I det væsentlige måtte afvises på det foreliggende grundlag. COMET har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift.

SB: At Ørestadsselskabet, nu Metroselskabet, afviser COMETs krav på 2 mia. kr. med omkostninger ca. 2,5 mia. betyder ikke at kravet forsvinder.

Da der er tale om anlægsudgifter skal der, hvis Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag som fastlagt i Lov om Metroselskabet I/S., hensættes mindst en tredjedel af beløbet, ca. 4,3 mia. kr. på selskabets anlægsoverslag for en Cityring, i henhold til den finansieringsaftale, der ligger til grund for loven om en Cityring.

Lovligheden

MS: I brevet fra Samvirkende Borgergrupper/Peter Hiort står, at de forberedende arbejder ikke har hjemmel i Lov om en Cityring, og at der foreligger lovbrud. Peter Hiort har tidligere rejst dette spørgsmål over for Transportministeriet og i et notat fra ministeriet af d. 1. februar 2010 blev det oplyst at:

Med henblik på at fremme Cityringsprojektet mest muligt gav Finansudvalget i de af spørgerennævnte to aktstykker, Akt 165 fra juni 2006 og Akt 171 fra juni 2007 tilslutning til:

- At Ørestadsselskabet kunne afholde omkostninger til forberedende arbejder med projektering og anlæg af Cityringen, inden loven var vedtaget, og
- At Ørestadsselskabet kunne indgå kontrakter om geotekniske undersøgelser, rådgiverydelser, pavillionbyggeri og opmanding af selskabet:

SB: Metroselskabets citater fra de to aktstykker er ikke retvisende:

Akt 165, juni 2006 giver Finansudvalgets tilslutning til indgåelse af kontrakter på op til kr. 17 mio. kr. til bl.a. opbygning af projektorganisation, prækvalifikation, geotekniske undersøgelser, udredning af tekniske spørgsmål, herunder ledningsomlægninger.

Akt 171, juni 2007 giver Finansudvalgets tilskudning til, for et ikke specificeret beløb, til hhv. byggeri af en pavillon, rådgiverydelser, geotekniske undersøgelser og opmanding som led i forberedelsen af projektering og anlæg af Cityringen.

Som det fremgår nævner ingen af de to aktstykker, som Trafikministeriet og nu Metroselskabet henviser til som gyldig hjemmel for Metroselskabet, bare ét ord om fysiske anlægsarbejder, ud over bygning af pavillon, endsige Finansudvalgets tilslutning til indgåelse af kontrakter på op til 800 mio. kr. med henblik på igangsættelse af anlægsarbejder på Cityringen maj 2009, som var det, denne del af vores henvendelse drejede sig om.

Transportministeriet og Metroselskabet dokumenterer i realiteten, med deres henvisning til disse aktstykker, at der ikke foreligger en lovlig bevillingsretlig hjemmel for Metroselskabets indgåelse af kontrakter på op til 800 mio. kr. med henblik på igangsættelse af arbejder på Cityringen i foråret 2009. Medmindre den manglende beløbsangivelse i akt. 171 skal ses som en blanco check, anno juni 2006, fra Finansudvalget til Metroselskabet.

MS: Det fremgår af den gældende tidsplan, at forberedende arbejder, som bl.a. består af arkæologiske undersøgelser og ledningsomlægninger ved de kommende skakte og stationer, bliver igangsat, inden de store kontrakter om anlæg bliver indgået. Disse arbejder skal gennemføres, og derfor skal der naturligvis bruges penge, inden selve anlægsarbejdet kan begynde. Metroselskabet har således ved at igangsætte de forberedende arbejder ageret i henhold til lovgivningen.

SB: Udbud og kontrakt står som punkt 9 på tidsplanen i lovgrundlaget Redegørelse om Cityringen 2005, som blev udsendt af Trafikministeriet med bl.a. Finansministeriet som afsender.

Udbud og kontrakt står som punkt 9 på tidsplanen fastsat til 12 måneder, fra og med andet kvartal i år 3 til og med første kvartal i år 4.

Ledningsarbejder står som punkt 35 på tidsplanen fastsat til 36 måneder fra og med fjerde kvartal i år 3 til og med første kvartal i år 5.

Tidsplanen, i lovgrundlaget, er således fornuftig planlægning med kendskab til den endelige anlægspris før igangsættelse af de indledende arbejder.

Men ministeriets og Metroselskabets henvisning til tidsplanen som hjemmel for Metroselskabets igangsættelse af indledende arbejder på Cityringen i maj 2009, skal ses i lyset af, at sandheden er, at Metroselskabet ignorerede tidsplanen og igangsatte arbejder for op til 800 mio. kr. Hele seks måneder *før* UDBUD - og 16 måneder *før* KONTRAKT.

Halvandet år før nogen levende sjæl har kendskab til den endelige anlægspris for det største og, på baggrund af de negative erfaringer fra metroens etape 1-3, mest risikobetonede anlægsprojekt i nyere tid i København og på Frederiksberg.

Konklusion: Her er ikke tale om en disposition på et forretningsmæssigt grundlag, men om højrisiko gambling med offentlige midler. Det ligner tværtimod en politisk, taktisk kommunikationsmanøvre i forhold til opinionen.

Tidligere planchef I Københavns Kommune Holger Bisgaards ord til TV Lorry i udsendelsen "For døde øren" 04.10.10., om hvordan man eliminerer opinionen, rinder i hu: "Det drejer sig om at få spaden i jorden, før det går op for mange, hvad det er vi har gang i".

I vores henvendelse skriver vi at Metroselskabet er på tynd is i forhold til lovgivningen, og at alt tyder på, at der foreligger lovbrud, i henhold til Lov om Metroselskabet I/S §8. Stk 3, ved selskabets indgåelse af kontrakter med henblik på igangsættelse af arbejder på Cityringen i maj 2009.

På baggrund af ovenstående vil vi fastholde denne vurdering.

MS: Af §5. Stk. 3 i Lov om en Cityring fremgår, at: kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen efter stk.2 kan kun indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

SB: Samvirkende Borgergrupper har i henvendelser til trafikministeren, Frederiksbergs borgmester og Københavns overborgmester, bedt om dokumentation for enighed mellem de tre interessenter om tiltrædelse af Metroselskabets indgåelse af kontrakter op til 800 mio. kr. med henblik på selskabets igangsættelse af arbejder på Cityringen i maj 2009.

Borgmestrene henviser i deres svar til SB til de ovenfor kommenterede aktstykker fra Finansudvalget og til tidsplanen i lovgrundlaget "Redegørelse om Cityringen 2005", som lovlig hjemmel for Metroselskabet.

Ingen af svarene er bilagt den efterspurgte dokumentation i form af en fælles indstilling, der imødekommer Metroselskabets anmodning om hjemmel til at indgå de omtalte kontrakter på op til 800 mio. kr.

Heller ikke en skrivelse fra Metroselskabets til interessenterne med selskabets anmodning og en redegørelse for den forretningsmæssige baggrund velægges. Et dokument, som vi også havde bedt om aktindsigt i

Alt tyder således på, at Metroselskabet, for borgernes regning og risiko, har igangsat arbejder på Cityringen for op til 800 mio. kr., uden forudgående politisk behandling i kommunalbestyrelserne i København og på Frederiksberg, hvilket i givet fald er i strid med Styrelsesloven. Og der foreligger formentlig en klar overtrædelse af Lov om en Cityring §5. Stk. 3.

Intet i Metroselskabets notat kan ændre ved denne opfattelse - tværtimod.

MS: I forhold til brevets udsagn om ulovligheder med reference til professor Claus Hagen-Jensen's udsagn i 21- Søndag den 1. november 2009 (der omhandler den justerede placering af stationen ved Nørrebros Runddel på Assistens Kirkegård) skal det bemærkes, at pressenævnet efter en klage fra Transportministeriet over det pågældende indslag pålagde at læse berigtigelsen op i 21-søndag, hvoraf det bl.a. fremgik: *"Det omtales i indslaget, at der ikke er sket bekendtgørelse af ændringen af placeringen, og at byggeriet derfor er ulovligt. Denne oplysning er ikke rigtig. Ændringen var således bekendtgjort i et tillæg til kommuneplanen og gjort offentlig tilgængelig, bl.a. på kommunens og Metro Cityringens hjemmeside"*.

SB: 21 Søndag bragte den 1. november 2009 flere indslag om byggeriet af en metrostation i det hjørne af Assistens Kirkegård, der vender ud mod Nørrebro Runddel. Indslaget rummede bl.a. en hård kritik af den manglende information om følgerne af at rykke metrostationen 40 meter ind på kirkegården.

Efterfølgende klagede transportministeren over, at Danmarks Radio havde bragt ukorrekte oplysninger. Klager mente bl.a., at professor Claus Haagen Jensen ikke udtalte sig på et fuldt oplyst grundlag, når han på baggrund af DR's research konkluderede, at en manglende bekendtgørelse af metrostationens placering var ulovlig.

DR afviste denne kritik - bl.a. med henvisning til at professoren fastholdt sin kritik, men blev af Pressenævnet pålagt at bringe en berigtigelse dikteret af nævnet. Kilde: DR.dk

I brev (01.02.10.) til Samvirkende Borgergrupper skriver transportministeren: "*Ministeriet har efter udsendelsen i flere omgange korresponderet med professor Claus Haagen-Jensen og finder på denne baggrund hans påstande om ulovligheder grundløse*".

I det eneste brev fra Claus Haagen-Jensen, i denne "korrespondence" med ministeriet, skriver professoren: "*På denne baggrund er det stadig min opfattelse, at den stedfundne bekendtgørelse af Kommuneplantillæg nr. 30 til Kommuneplan 2005 ikke indeholder tilstrækkelig bekendtgørelse mht. placeringen af metrostation ved Assistens Kirkegård. Har jeg ret i denne antagelse, kan de igangværende gravearbejder ikke fortsætte, før manglende præcisionsgrad er berigtiget*".

Slutspil i denne runde

Transportministerens indstilling til Finansudvalget af 01-12-2010:

"Med godkendelsen fastsættes det samlede anlægsbudget for Cityringen til 21,3 mia. kr. (2010-pl) og tilbagebetalingsåret til 2059, som herefter vil være den totale anlægøkonomi, som afvigelser skal måles i forhold til. Finansministeriets tilslutning foreligger".

De første afvigelser er allerede på vej:

Allerede anvendte ca. 1 mia. kr. fremgår ikke af budgetoverslaget og voldgiftssagen om efterregning fra anlæg af etape 1-3 på 2 mia. kr. er ikke hensat hverken på budgetoverslaget eller i Metroselskabets budgetter. Denne sag forventes endelig afgjort i 1. halvår 2011.

Det skal i øvrigt bemærkes, at risiko, takseret til 4 mia. kr. af tilbudsgiverne i runde 1, er forsvundet på anlægsoverslaget ved tilbageførsel af risiko til Metroselskabet dvs. skatteyderne.

Dette er stærkt kritisabelt, da det fremgår af klageskrivelse fra entreprenørselskaberne HT Højgaard og E. Pihl & Søn til Klagenævnet for udbud, refereret af Ingeniøren dk. den 20. december 2010, at CMT kun har identificeret seks ejendomme, som kræver afværge- eller forstærkningsforanstaltninger for ikke at blive påvirket af udgravninger, hvilket Metroselskabet selv påpeger som værende stærkt undervurderet, idet byggeriet påvirker mellem 200-300 ejendomme.

Og bortsparingen af membraner på anlægsoverslaget fra CMT medfører en dramatisk forøgelse af risikoen for sætninger i og kollaps af ejendomme inden for en radius af 200 meter fra stationsudgravningerne (Se "Modeleret sænkning i forhold til Cityring – VVM-redegørelse og Miljørapport 2008, side 156), skiver entreprenørerne.

Risikoafdækning på budgetoverslaget på mindst 2 mia. kr. burde derfor være en selvfølge ved budgettering på et forretningsmæssigt hæderligt og retvisende grundlag.

Og hvorledes forholder det sig med den rentebærende gæld på ca. 13 mia. kr. fra anlægget af metroens etape 1-3, der står og tikker i udviklingselskabet By & Havn? Er denne anlægsgæld indregnet i forudsætningerne for fastsættelse af tilbagebetalingsåret til 2059?

Den 24. november offentliggjorde Metroselskabet sin indstilling med den endelige pris for en Cityring. Allerede den 1. december ekspederede transportministeren uden kommentarer, sin anmodning om tiltrædelse af Metroselskabets økonomiske grundlag, videre til Finansudvalget, der gav sin tilslutning på udvalgets møde den 16. december 2010. Bemærk at trafikministerens indstilling ikke optrådte som et selvstændigt punkt på dagsordenen for dette møde. Så det var naturligt at antage, at sagen først ville blive behandlet på udvalgets møde den 13. januar 2011.

Men det viste sig, at aktstykke 51, – Tilslutning til, at Metroselskabet kan indgå kontrakter m.v. vedr. Cityringen (spm), gemte sig på et bilag under dagsordenes punkt 3: Gennemgang af liste over henstående aktstykker samt fortroligt aktstykke C.

Akstykke 51, der tiltræder en gældsætning af landet med yderligere 21,3 mia. kr. Et beløb som, på baggrund af erfaringerne med Metroselskabet som metrobygherre kan blive til 40 - måske 60 mia. kr., - hvis noget går galt.

Oven i den rentebærende gæld fra metro etape 1-3 på ca. 13 mia. nu ca. 17.mia., for endnu en underdimensioneret, driftsøkonomisk invalideret metro, på Metroselskabets "best case" præmisser uden "second opinions" fra uafhængig ekspertise.

Ekspederet, under en gennemgang af udestående aktstykker på et udvalgsmøde den 16. december, tilsyneladende, uden uddybende spørgsmål. Det eneste bilag til aktstykke 51 på Finansudvalgets hjemmeside var en liste over de syv aktstykker der var til gennemgang på udvalgsmødet..

Denne fremgangsmåde kom bag på os og forhindrede, at nærværende notat kunne nå Finansudvalgets medlemmer i rette tid. Inden beslutningen blev truffet.

Afslutningsvis to citater, der desværre er symptomatiske for den politiske behandling af de københavnske metroanlæg:

"Cityringen vil fuldstændigt ændre det trafikale rejsemønster i det centrale København, fjerne forurenende overfladef trafik på vejene, forbedre luftmiljøet i byen, bidrage til at mindske CO2-udslippet og i det hele taget gøre den kollektive trafik til et reelt alternativ til bilen..."

Transportministeren i Politiken 24.04.2009

"Biltrafikken vil totalt set kun blive reduceret marginalt..."

VVM-redegørelse for Cityringen, side 13. Transportministeriet 2008

Vi ønsker vore læsere et godt nytår.

Venlige hilsner

for Samvirkende Borgergrupper i København

Peter Hiort, talsmand
T: 33 11 40 24
E: peter@hiorts.dk

Morten Riise-Knudsen, advokat

SIDSTE:

Verdens bedste metro???

05.01.11.skriver dr.dk/Nyheder under overskriften: *Tvivlsom konkurrence bag Metro-pris*, at DR's nye P1 program Detektor afslører, at Londons metro samtidig er kåret som Europas bedste metro.

Det hænger slet ikke sammen: Hvordan kan Københavns metro være den bedste i verden, uden også at være Europas bedste?

Forklaringen er ifølge dr.dk, at der bag den fine titel ligger en yderst tvivlsom konkurrence, der i øvrigt har italienske Ansaldo som hovedsponsor for prisuddelingen.

Læs hele artiklen:

<http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2011/01/04/233321.htm?rss=true>