

Til: Overborgmesteren i København  
Borgmesteren på Frederiksberg  
Fra: Samvirkende Borgergrupper i København  
Vedr.: Metro Cityringen  
Dato: 18. november 2010

Kære Frank Jensen og Jørgen Glenthøj

Vi tillader os høfligt denne henvendelse, da I repræsenterer borgerne i København og på Frederiksberg, som majoritets ejere af Metroselskabet I/S.

I lyset af udviklingen omkring anlægsprisen for Metroselskabets dispositionsplan for en Cityring finder vi, at hensyn til almenvellet kræver, at I orienteres om, at "Principaftale om etablering af en Cityring mv. mellem regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune" af 2. december 2006, er indgået på et falsk grundlag:

Fra Principaftale om etablering af en Cityring:

**Tablet 1. Finansiering af Metrocityringen**

	Mia.kr (2005 pris- og lønniveau)	Fordelingsnøgle, pct.
Anlæg	-15,0	100,0
Driftsindtægter (netto)	5,4	
Statens indskud (Københavns Havn A/S)	4,0	41,7
Københavns Kommune	4,8	50,0
Frederiksberg Kommune	0,8	8,3

Det fremgår af tabellen, at driftsindtægter fra metroen, 5,4 mia., afdækker ca. en tredjedel af anlægsomkostningerne - men det er en illusion: Metroselskabet indtægtsførte takstindtægter fra ikke eksisterende påstigende passagerer på budgetterne allerede i beslutningsgrundlaget for den eksisterende metro Metro 1-3.

Sandheden er, at Metro 1-3 med stationer på 60 meter til tog på 39 meter til max. 300 passagerer har en passagerkapacitet på max. ca. 63 mio. påstigende passagerer årligt. Men i budgetterne kalkuleres med op til 80 mio. påstigende passagerer årligt.

Ved anlæg af en Metrocityring "mere af det samme" anlægges man derfor endnu en underskudsgivende metrolinje.

Det vil måske specielt interessere jer, der sidder med ansvaret for jeres kommuners økonomi, at vores eksperter har beregnet, at de årlige underskud på Metro 1-3 vil beløbe sig til ca. 250 mio. kr. årligt ved 100% salg af passagerkapaciteten med de nuværende driftsomkostninger og en netto takstindtægt på 10,54 kr. (Årsrapport, Metroselskabet 2009).

Underskuddet på Metroselskabets Metrocityring "mere af det samme", hvor man budgetterer med 90 mio. påstigende passagerer, vil i givet fald blive større end på Metro 1-3, således at det årlige driftsunderskud ved driften af de to metrolinjer vil være minimum ca. 600 mio. kr. ved 100% belægning. Det vil minimum koste København ca. 300 mio. kr. og Frederiksberg 50 mio. kr. om året.

Stationsboksene kan ikke forlænges, og en eventuel kostbar forlængelse af glasdørskonstruktionen med 11 meter kan kun reducere underskuddet - ikke eliminere det.

En forsvarlig driftsøkonomi kræver metrostationer med kapacitet til metro-tog på op til 78 meter, som svarer til en passager kapacitet på 126 millioner passagerer, der igen kræver flere stationer på ruten.

Disse oplysninger er offentliggjort i Berlingske Tidende i marts 2010 og står stadig uimodsagt, så det er nærliggende at stille følgende spørgsmål:

*Har Jeres repræsentanter i Metroselskabets bestyrelse diskuteret denne sag og udbedt sig en forklaring fra Metroselskabets direktion?*

*Eller har bestyrelsen hele tiden været vidende om de faktiske forhold omkring passagerkapaciteten på metroen og undladt at orientere de politiske ledelser i København og på Frederiksberg?*

Da Lov om en Cityring bygger på Principaftalen om at anlægge og finansiere en Cityring, som beskrevet i "Udredning om Cityringen" fra maj 2005, og da Principaftalen efterfølgende dannede udgangspunktet for det politiske forlig i Folketinget den 2. februar 2006 og for vedtagelsen af loven om Cityringen den 1. juni 2007, kan vi konkludere, at hele den politiske proces og vedtagelsen af loven er foregået på et misvisende grundlag.

Vi går ud fra, at I er enige i, at ét er anlægsomkostningerne, men hvis også indtægtsgrundlaget viser sig illusorisk, er der tale om både "forbrydelse og dumhed".

Men under alle omstændigheder må man konkludere, at Folketinget og kommunalbestyrelserne i København og på Frederiksberg er blevet vildledt i usædvanligt omfang.

Det er selvfølgelig kedeligt for ikke at sige ulovligt, men hvad kan man gøre ved det?

- man kan genstarte den demokratiske proces ved at erkende og meddele offentligheden, at forudsætningerne og hermed grundlaget for de politiske forlig om Cityringen i Folketinget og i kommunal bestyrelserne i København og på Frederiksberg er bortfaldet. Således at partierne står frit.

- man kan, med henblik på en ændring af Cityringloven, påbegynde en forundersøgelse af tidssvarende, alternative anlægsmuligheder.

F.eks. af en Metrocityring, med en anlægs- og driftsøkonomi, der efter afdrag og afskrivninger på begge metrolinjer producerer et forsvarligt dækningsbidrag (erfaringer fra de seneste metrobyggerier Lausanne, München og Shanghai dokumenterer, at en Cityring kan bores i ét rør fra én tunnelarbejdsplads, på den halve tid og til den halve pris af Metroselskabets projekt).

Vil I på bestyrelsesmødet i Metroselskabet den 24. november, hvor selskabets endelige anlægspris for Cityringen forelægges, instruere selskabets direktion om følgende:

- at anlægsprisen for Cityringen, når den præsenteres for Trafikministeren, bilægges reviderede langtidsbudgetter for Metro 1-3 og Cityringen med korrekt indtægtsføring af takstindtægter, der giver et overblik over de finansielle konsekvenser af de manglende dækningsbidrag fra driften.

- at bestyrelsen vedtager, at anlægsprisen ved præsentationen for ministeren og Folketingets Trafikudvalg opfylder alle krav i ministeriets regelsæt, "Ny anlægsbudgettering". Herunder uvildig kontrol af udbudsmaterialet så det valgte tilbud "har det hele med" med særlig focus på budgettering af tilbageførsel af risiko fra leverandør til bygherre i anden runde af udbuddet.

- at selskabet, på baggrund af erfaringerne med budgetoverskridelser på ca. 200% ved anlægget af Metro 1-3, anbefaler en forhøjelse af korrektionstillægget fra 30 til 80%.

- at COMETs krav om efterbetaling af kr. 2 mia. med sagsomkostninger kr. 2,5 mia. for anlægsarbejder på Metro 1-3 medtages i anlægsprisen for Metrocityringen, da det er en del af den samlede metroøkonomi.

- at gælden på kr. 14 mia. efter budgetoverskridelserne på Metro 1-3, medtages da den er en del af den samlede metroøkonomi. Selv om denne gæld er placeret i det teknisk insolvente By & Havn I/S, garanteres den af staten (45%) og Københavns Kommune (55%).

18. august sendte vi jer breve med spørgsmål vedrørende de igangsatte arbejder på Cityringen. Vi bad jer i henhold til §5 Stk 3 i Cityringloven om dokumentation for at henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i enighed har tiltrådt, at Metroselskabet indgår kontrakter op til 600-800 mio. kr. med henblik på igangsættelse af arbejder på Cityringen i foråret 2009. Næsten to år før Metroselskabets endelige anlægspris foreligger her ved udgangen af 2010. Og i henhold til Lov om Metroselskabet I/S §8. Stk 3 anmodede vi om at få tilsendt Metroselskabets forretningsmæssige overvejelser og argumentation for denne disposition, som man må formode har været en vital del af det politiske beslutningsgrundlag for sagens behandling i Økonomiudvalgene i København og på Frederiksberg.

I brev med venligt svar på vores henvendelse fra Økonomiforvaltningen i København (sagsnummer. 2010-602781/dokument 2010-602781) oplyses, at transportministeren har godkendt Cityringen efter indstilling fra kommunerne i marts 2009, at Metroselskabet har direkte hjemmel jf. §2 i Cityringloven. Det er desværre forkert:

I §2 konstateres blot, at Metroselskabet forestår projektering, anlæg og drift af en Cityring. Så henvises der til en tidsplan, der forlængst er tilsidesat af Metroselskabet, og brevet af 15. oktober 2010 oplyser at udbudet af anlæg og drift endnu ikke er afsluttet som årsag til, at der endnu ikke foreligger indstillinger om indgåelse af kontrakter. Netop! Med hensyn til Metroselskabets overvejelser på et forretningsmæssigt grundlag, er kommunen ikke bekendt med en sådan redegørelse.

I et lige så venligt brev af 10. september 2010 fra juridisk afdeling på Frederiksberg fremsender man kopier af tre indstillinger til kommunalbestyrelsen fra januar 2006, maj 2006 og september 2007 om henholdsvis Principaftalen, VVM-redegørelse og stationsplaceringer på Frederiksberg og Årsrapport 2006 for Frederiksbergbaneselskabet I/S. Forretningsmæssige overvejelser fra Metroselskabets side i nævnes ikke. Og ingen af de fremsendte indstillinger har blot skyggen af relevans i forbindelse med de igangsatte arbejder på Cityringen i foråret 2009. Det har svaret fra Københavns Kommune heller ikke.

Vi kan i øvrigt konkludere, at hæftelser for København og Frederiksberg på henholdsvis op til 400 mio. kr. og 80 mio. kr., i forbindelse med de igangsatte arbejder på Cityringen, ikke har været til politisk behandling i de to kommuners kommunalbestyrelser.

Transportministeren er den tredje part, som skal tiltræde en indstilling før Metroselskabet if. loven kan indgå kontrakter om arbejder på Cityringen.

Ministeren henviste i sit svar af 22.11.09 på vores spørgsmål til to aktstykker fra Finansudvalget: Aktstykke 165 af 22.05.06 giver Finansudvalgets tilslutning til kontrakter op til 17. Mio. kr. til projektorganisation, prækvalifikation, undersøgelser, udredning af tekniske spørgsmål, herunder ledningsomlægninger.

Aktstykke 171 af 12.06.07 giver tilslutning til selskabets indgåelse af kontrakter til hhv. byggeri af en pavillion, rådgiverydelser, geotekniske undersøgelser og opmanding.

Ikke ét ord fra Finansudvalget om kontrakter på op til 800 millioner kr. Herudover henviser også Ministeren til den ovenfor nævnte tidsplan fra 2005, hvoraf det i øvrigt fremgår at "Udbud og kontrakt" skal ske før "Ledningsarbejder og arkæologiske arbejder". Så også her er Metroselskabet på kant med lovgrundlaget.

De tre forvaltningers forsøg på at dokumentere Metroselskabets hjemmel til at igangsætte arbejder på Cityringen, dokumenterer at forespørgslen er relevant. Men dokumentationens manglende substans viser, at Metroselskabet er på meget tynd is i forhold til lovgivningen.

Vi anser det selvfølgelig for helt udelukket, at Københavns Overborgmester og borgmesteren på Frederiksberg har medvirket til, eller har været vidende om, lovbrud. Men som majoritetsejere, på vegne af borgerne, er I ansvarlige for beslutninger i Metroselskabets bestyrelse.

Alt tyder på, at der foreligger lovbrud i forhold til lov om en Cityring §5. Stk 3 ved Metroselskabet I/S' indgåelse af kontrakter med henblik på igangsættelse af arbejder på Cityringen i maj 2009.

Og de, i den forbindelse, iværksatte metroarbejder på Assistens Kirkegård er tilsyneladende ikke alene i strid med Lov om en Cityring, men også med planloven if. juridisk professor Claus Hagen Jensen.

Vi tror på, at I vil have forståelse for, at vi stiller jer følgende spørgsmål:

*Vil I som ansvarlige ejere af Metroselskabet I/S tage skridt til, at de to kommuners repræsentanter på bestyrelsesmødet den 24. november 2004 tager initiativ til, at selskabets direktion omgående indstiller alle igangværende arbejder på Cityringen. Indtil til en Ombudsmandsundersøgelse har klarlagt de igangsatte metroarbejders legitimitet i forhold til lovgivningen.*

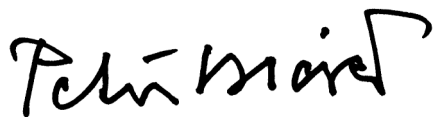
Da Metroselskabet er underlagt loven om offentlighed i forvaltningen, vil vi anmode jer om at udvirke, at vi får tilsendt dagsordenen og mødereferatet fra selskabets bestyrelsesmøde den 24. oktober 2010.

Tidl. planchef i Københavns Kommune Holger Bisgaard fortalte for nylig i TV Lorry om forvaltningens taktik for at jorde politisk og folkelig modstand mod offentlige anlægsprojekter. Han sagde bl.a.:

*" - Det er vigtigt at komme i jorden... Inden alt for mange opdager, hvad vi har gang i".*

I denne sag er det ikke for sent at undgå de vidtrækkende, katastrofale konsekvenser af disse totalitære metoder.

Venlige hilsener



Peter Hiort  
Samvirkende Borgergrupper i København



Morten Riise-Knudsen  
Advokat