

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

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

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 arbejder for Cityringen

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 passagerer pr. døgn.

Samvirkende Borgergrupperes 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.

For at illustrere at 172.800 – 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 et døgn. Set over hele november 2010 ligger hverdagspassagertallet på godt 186.000.

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.

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

Til brug for en vurdering af selskabets langsigtede økonomi har Metroselskabet i samarbejde med staten og Københavns og Frederiksberg kommuner gennemført beregninger af prognoser for passagertallet for Cityringen. Udarbejdelsen af prognoserne er blevet fulgt af et Review-board bestående af række forskere; Professor Otto Anker

Nielsen, DTU transport, Professor Christian Wichmann Mathiesen, KU, Peter Hartoft Nielsen, Miljøministeriet, Lektor Per Homann Jespersen, RUC, Lektor Anker Lohmann Hansen, AUC.

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 cirka 63 mio. passagerer vil benytte den nuværende Metro.

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 yderligere 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.

Driftsøkonomien

Metroselskabets overskud på driften af Metroen 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 af Metroen og billetindtægterne. Stigningen fra 2010 til 2011 skyldes primært indgåelse af ny driftskontrakt og forventede stigende billetindtægter.

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.

I det langtidsbudget Metroselskabet 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.

Metroen indgår i det kollektive trafiksystem, og når indtægterne for Metroen skal beregnes, skal det gøres i forhold til den gældende bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Ved brug af de principper, der ligger i denne indtægtsfordelingsmodel, er Metroens passagerindtægter udregnet og lagt til grund for Metroselskabets vurderinger af passagerindtægter og dermed selskabets langsigtede økonomi.

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

I relation til driftsøkonomiens påvirkning af langtidsbudgettet kan i øvrigt bemærkes:

I forhold til punkterne på side 2 i henvendelsen skal det bemærkes, at Metroselskabet ikke er omfattet af regelsættet om ny anlægsbudgettering, da budgettet blev fremlagt og behandlet, før de nye anlægsbudgetteringsregler trådte i kraft. Metroen indgår imidlertid efter aftale i den halvårslige anlægsstatus til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg vedrørende opfølgning på igangværende projekter, som er en del af principperne for ny anlægsbudgettering.

I forhold til de i henvendelsen nævnte budgetforøgelser 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 pct. dyrere end det oprindelige budget.

(Anlægsbudgettet for etape 1 og 2a er siden 1996, hvor den endelige politiske beslutning om anlæg af disse etaper blev truffet og de første kontrakter blev indgået, steget med godt 37 pct. Fordyrelsen skyldes primært en forsinkelse af anlægsarbejdet på 24 måneder og de heraf afledte fordyrelser i form af merbetaling til entreprenører, omkostninger til opretholdelse af organisation m.v. Metroens' etape 2b og 3 blev anlagt inden for budgettet.)

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.

Metroselskabet og Udviklingsselskabet By og Havn er to separate selskaber. Metroselskabet I/S ejes af Københavns Kommune, Staten samt Frederiksberg Kommune. By og Havn I/S ejes af Københavns Kommune og Staten. Ved oprettelsen af Metroselskabet samt By og Havn i 2007 overtog Metroselskabet alle Ørestadsselskabets metrorelaterede aktiver og passiver, mens Arealudviklingsselskabet overtog de byudviklingsmæssige aktiver og passiver.

Lovligheden

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 overfor Transportministeriet og i et notat fra ministeriet af d. 1. februar 2010 blev det oplyst at:

"Lov om en Cityring bygger på den mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten indgåede principaftale af 2. december 2005 om at anlægge og finansiere en Cityring således som beskrevet i "Udredning om Cityringen" fra maj 2005. Principaftalen dannede efterfølgende udgangspunkt for indgåelse af et forlig mellem et bredt flertal i Folketinget den 2. februar 2006 og for vedtagelsen af loven om Cityringen den 1. juni 2007.

Med henblik på at fremme Cityringsprojektet mest muligt gav Finansudvalget i de af spørgeren nævnte 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, pavillonbyggeri og opmanding af selskabet, efter at loven var vedtaget, men inden Metroselskabet var stiftet.

Da Metroselskabet blev stiftet, overgik opgaverne til dette selskab, der har direkte hjemmel i Cityringslovens til at projektere og anlægge Cityringen."

Det forklares videre at:

"Som nævnt bygger Cityringsloven på principaftalen og den bagvedliggende "Udredning om Cityringen" fra maj 2005. Denne udredning introducerer en tidsplan for anlæg af Cityringen (side 296), hvoraf det fremgår, at projektering og anlæg af Cityringen er forudsat gennemført som en række parallelle processer. Bl.a. er arkæologiske udgravninger og ledningsomlægninger forudsat påbegyndt

og gennemført parallelt med udbuddet af anlæg og drift af Cityringen. Metroselskabet har både hjemmel til og pligt til at gennemføre Cityringen i overensstemmelse med denne tidsplan, medmindre den konkret besluttet revideret.”

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 og drift bliver indgået. Disse arbejder skal gennemføres, og dermed skal der naturligvis bruges penge på at gennemføre dem, inden selve anlægsarbejdet kan begynde. Metroselskabet har således ved at igangsætte de forberedende arbejder ageret i henhold til lovgivningen.

I forhold til brevets udsagn om ulovligheder med reference til professor Claus Haagen Jensen's udsagn i 21-Søndag den 1. november 2009 (der omhandlede 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 DR at læse en berigtigelse 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."