

Bent Flyvbjergs private korstog

Af Anne-Grethe Foss

Viceadministrerende direktør i Ørestadsselskabet | fredag 02.12.2005 kl. 04:30

I et indlæg i Ingeniøren nr. 47 retter professor Bent Flyvbjerg (BF) fra Aalborg Universitet en ualmindelig skarp kritik mod Ørestadsselskabets ledelse.

Mange mennesker har en holdning til Metroen. Sådan bør det også være med så stort et anlægsprojekt. Indlægget i Ingeniøren er imidlertid så skinger i tonen, og indeholder så grove beskyldninger mod selskabet og dets ledelse, at jeg føler, at Ingeniørens læsere har krav på et svar.

BF har ved flere lejligheder argumenteret for, at budgettet for Metroen er overskredet med ca. 140 pct. Nu tager han tilmed Rigsrevisionen til indtægt for det synspunkt. Han skriver således, at "allerede i 2000 fastslog Rigsrevisionen, at budgetoverskridelsen var 138 pct.". Men læser man Rigsrevisionens beretning, fremgår det sort på hvidt, at der kun er tale om en budgetoverskridelse på 138 pct., hvis man sammenligner prisoverslaget for en sporvogn med det vedtagne Metro-projekt.

Rigsrevisionen skriver: "Metroprojektet steg fra tidspunktet for kontraktindgåelsen i 1996 med 2,4 mia. kr. svarende til 35 pct.. Stigningen fra 1992 til 1996 skyldes, at der i 1992 i overensstemmelse med Ørestadsloven ikke var truffet beslutning om valg af transportsystem."

BF sammenligner Lov om Ørestad med anlægsloven for Storebæltsforbindelsen. Han konstaterer, at også Storebæltsforbindelsen oplevede projektændringer undervejs uden derfor at lande på en trecifret budgetoverskridelse. Den sammenligning holder heller ikke - det fremgår tilmed eksplicit af Rigsrevisionens rapport: "der var i loven (Ørestadsloven) ikke taget stilling til, hvilken type letbane selskaberne skulle anlægge. Det fremgik således af lovens §7, stk. 2, at selskaberne kan udbyde forskellige letbaner, herunder bybane, minimetro og magnetbane. På disse felter adskilte Ørestadsloven sig fra anlægslovene for Øresundsforbindelsen og Storebæltsbroen. Der var således i disse anlægslove på forhånd taget stilling til spørgsmål som bro/tunnel, antal spor på kørebanen, linjeføring samt forholdet mellem tog-/biltrafikdimensioneringen".

Et andet af BF's yndlingstemaer er passagertallet i Metroen. Lad mig slå en ting fast: Vi har i dag færre passagerer i Metroen, end vi forventede, da vi åbnede i 2002. Det skal jeg være den første til at beklage. Vi har dog stadig en tro på, at vi nok skal nå det niveau, som prognoserne oprindeligt forudsatte. Det tager bare længere tid. Når man følger debatten om passagertallet, så kunne man foranlediges til at tro, at antallet af passagerer stagnerer, eller måske ligefrem er faldende. Det er ikke tilfældet. Antallet af passagerer har faktisk været stigende siden åbningen.

Vores forventninger til antallet af passagerer er baseret på den såkaldte OTM-model. Den får også et skud for boven i BF's indlæg, hvor han skriver, at OTM-modellen har vist sig meget unøjagtig. Modellen er udarbejdet af danske og internationale eksperter efter et forudgående udbud. Og det er værd at bemærke, at modellen i dag bruges af blandt andre Transportministeriet, HUR og DSB. Det har den simple årsag, at OTM-modellen er den bedste til at forudsige passagerudviklingen på lang sigt.

Metroens driftspåidelighed kritiseres også i BF's indlæg. Også her er professoren fra Aalborg på meget tynd is, måske fordi han næppe selv er daglig bruger. Der har på et tidspunkt været driftsproblemer med Metroen. Men det seneste år har Metroen kørt med en gennemsnitlig driftspåidelighed på 97 pct. Og fraregner man april måned, hvor der bl.a. var strejke blandt vores Metro-stewarder, så har 98 pct. af togene kørt rettidigt. Den stabilitet er der mig bekendt ikke mange trafikoperatører, der kan matche.

Det forekommer mig, at professor BF's indlæg er udtryk for en hidtil uhørt grad af politisering fra en forsker på en af landets videregående uddannelsesinstitutioner. Det kan jeg kun beklage. Debatten er vigtig, men

den skal foregå på et ordentligt grundlag.

 **Vedhæftede filer**

1-48s04 

 **Relateret**

Debatarkivet nr. 48 [02.12.2005]



[[Til Toppen](#)] [[Kontakt os](#)] [[Jobfinder](#)] [[Messer](#)] [[KraTeknik](#)] [[Om Ingeniøren](#)] [[Annonceinfo/ads](#)]
[[Privacy Policy](#)] [[Ophavsret](#)]

Copyright © 2004 - Ingeniøren A/S - Postbox 373 - Skelbækgade 4 - DK 1503 København V