

Ny metroaftale tvinger Ørestadsselskabet til åbenhed

Den nye aftale om etablering af en Cityring tvinger Ørestadsselskabet til at åbne sig for offentligheden. Regeringen, Frederiksberg og Københavns Kommuner splitter selskabet op og underlægger det Offentlighedsloven.

Af Søren Bjørn-Hansen | fredag 09.12.2005 kl. 05:00

Den nye åbenhed får to af Ørestadsselskabets kritikere, professor ved Aalborg Universitet, Bent Flyvbjerg og professor Otto Anker Nielsen fra Center for Trafik og Transport på DTU, til at se mere lyst på fremtiden.

»Det er positivt, at der nu bliver åbenhed omkring selskabet. Hvordan det så konkret kommer til at virke, er ikke til at sige,« siger Bent Flyvbjerg.

EURO PAGES
27.000.000 virksomheder i Europa
De 600.000 bedste er på Europages
Hvad med Deres?
www.europages.dk

Han har i årevis efterlyst større åbenhed om ledelsens beslutninger i forbindelse med metroens første tre etaper. Han mener, at Ørestadsselskabets ledelse systematisk har holdt vigtige oplysninger skjult for offentligheden og på det grundlag har etableret en urimelig stor gæld for metroen på 18 mia. kr.

Som et led i etableringen af den nye metroring bliver Ørestadsselskabet splittet op i to selvstændige dele, et Metroselskab og et selskab, der skal tage sig af grundarealer, som ud over Ørestaden kommer til at indeholde Københavns Havn og bl.a. skal stå for udviklingen af Nordhavnen.

I den nye aftale om etableringen af en Cityring, fastslås det, at Ørestadsselskabet og Metroselskabets fremtidige organisering skal have for øje at skabe gennemsigtighed omkring selskabernes økonomi og virke. Adgangen til aktindsigt i selskaberne skal sikre, at borgerne så vidt muligt kan få oplysninger om selskabets aktiviteter.

»Det er en rigtig god idé, at Forvaltningsloven og Offentlighedsloven nu kommer til at gælde for Ørestadsselskabet. Det kan man jo undre sig meget over ikke har været tilfældet fra starten,« siger Bent Flyvbjerg, som bakkes op af Otto Anker Nielsen.

»Jeg opfatter dette som en imødekommelse af den kritik, der har været af Ørestadsselskabet. Det er også positivt, at usikkerheder nu tages i betragtning, og der er aftalt en fordelingsnøgle, så man kan håndtere budgetoverskridelser. At tilkøbsmuligheder lægges ud til de to kommuner sikrer også åbenhed om beslutningerne. Der er nemlig en tendens til, at trafikprojekter fordyres ved, at der kommer alle mulige tillægskrav, efter at projektet er besluttet,« siger han.

Ørestadsselskabets adm. direktør, Jens Kramer Mikkelsen, afviser, at aftalen er en mistillidserklæring til ledelsen af selskabet.

»Den er et udtryk for, at det første er gået godt. Det bekræfter, at det var klogt set at lave metro i København. Men man kan ikke gennemføre et projekt af den her kaliber uden at blive klogere. De erfaringer, vi har gjort, tager vi selvfølgelig med os videre,« siger han.

 **Vedhæftede filer**

1. sektion 10 

 **Relateret**

Metro og havn i tæt samarbejde [14.12.2005]

Metroen får penge af DSB [09.12.2005]

Havnetunnel en forudsætning for finansiering af metroring [09.12.2005]

Metroring baner vej for havnetunnel i København [09.12.2005]

Forside/Miljø/Energi/Transport - Artikeldebat - **Ny metroaftale tvinger**



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

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