

Metrotal må lægges frem

Ingeniøren 19. november 2004, 1. sektion, side 2

Af Rolf Ask Clausen rac@ing.dk

Når man vil bygge et nyt stort trafik anlæg som metroringen under København – eller en bro til Femern – så er der nogle få tal, som betyder alt for økonomien i projektet: Trafikmængden og dermed indtægterne, prisen for at bygge anlægget og niveauet for renterne.

Trafikmængden har det med at blive lavere end ventet. Prisen bliver som regel langt højere. Og renterne ændrer sig. At det dermed kan være svært at få økonomien til at hænge sammen i store anlæg er ikke kun påstande, det er veldokumenteret gennem forskning, bl.a. af professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet.

Af de nævnte grunde vil projekternes tilbagebetalingstid vise sig dårligere end ventet i de tidlige prognoser, som er dem, politikerne og beslutningstagerne forholder sig til. Så meget desto mere grund er der til at beslutningerne tages på et åbent og kendt grundlag, hvor der er mulighed for at veje andre argumenter end de rent økonomiske ind.

Det er her, at problemerne med metroringen og Femern-forbindelsen dukker op. For hvad sker der, hvis ikke økonomien holder sammen? Så står garantierne – f.eks. staten og de to bane-ejer-kommuner – med en milliardregning for et projekt uden andre kendte fordele.

Metroringen under København er en flot løsning, som vil løfte byens selvforståelse. Den kan gøre København til en rigtig storby på linje med de andre storbyer derude.

Der er kroner gemt i sådan et argument, men i form af afledede størrelser. De kan vise sig gennem øget erhvervsaktivitet, at byen formår at trække liv og udvikling til sig. De kroner kan næppe direkte betale banen, men kan være yderst væsentlige.

Det er også ret væsentligt, at en metroring ikke skal udgøre en løsning på jagt efter et problem. Eller sagt direkte: At det står klart, hvad formålet er med banen, hvorfor den skal være der, og hvad den forventes at afstedkomme. Her spiller trafikargumenterne selvfølgelig en hovedrolle, og man kan så spørge, som DTU-forskerne Jeppe Rich og Otto-Anker Nielsen gjorde i Politiken forleden, hvorfor man ikke starter med at tilrettelægge køreplaner m.m. for den kollektive trafik i København med moderne værktøjer? De mener at kunne spare spildtid for milliarder med en investering i planlægning på nogle få mio. kr.

Som før sagt på denne plads, skal man lede længe for at finde et mere kritisabelt projekt end **metroen** i København. Der er stort set ikke et tal eller løfte i forbindelse med **metroen**, som har holdt, hverken på budget, tid, trafikmængde eller noget som helst andet. Hvortil kommer de åbenlyse problemer i organisationen.

Det kritisable til trods er **metroen** en god idé, og man kunne forvente, at når der skal drøftes nye projekter, så er der taget ved lære af al kritikken, og at argumenter og beslutningsgrundlag bliver lagt åbent frem frivilligt og med det samme.

Der får man imidlertid en lang næse. Trafikprognoserne er foreløbig ikke åbne og der er en stærk mangel på belysning af projektets budget. Som ved tidligere projekter kommer de centrale forudsætninger ikke klart frem. Usikkerheden ved antagelserne og beregningerne heller ikke.

Så ringe et offentligt beslutningsgrundlag var kritisabelt ved Storebæltsbeslutningen for tyve år siden og derefter for Øresundsbeslutningen og for metrobeslutningen. Nu, tyve år senere, holder det slet ikke. De virkelige argumenter må på bordet, så de kan vejes og bedømmes.

Læs også "Usikre passagertal skaber tvivl om metrocitring" 46/04 1] 6