

Uansvarlig ledelse i Ørestadsselskabet

Af Bent Flyvbjerg

Professor, dr. techn. & Ph.D. Leder af Aalborg Universitets forskningsprogram om store infrastrukturprojekter | fredag 25.11.2005 kl. 04:30

I Ingeniøren nr. 44 forsøger Anne-Grethe Foss (AGF) fra Ørestadsselskabet endnu engang at få folk til at tro, at det ikke står så galt til med metroen, som det gør. Det er uansvarligt af to grunde. For det første vanskeliggør den konstante misinformation en effektiv styring af projektet. For det andet er det i strid med grundlæggende demokratiske principper at misinformere om et projekt, som er garanteret af skatteydernes penge.

Det er på tide, at finansministeriet eller regeringen griber ind.

AGF skriver, at de første tre etaper af metroen forventes at koste ca. 26 pct. mere, end "da den endelige politiske beslutning blev truffet." Det er forkert. Allerede i 2000 fastslog Rigsrevisionen, at budgetoverskridelsen var 138 pct. målt i faste priser. Siden da er overskridelsen blevet større.

AGF når frem til de 26 pct. ved behændigt at vælge en anden definition af "den endelige politiske beslutning", end den Rigsrevisionen brugte i deres undersøgelse, og som er international standard i undersøgelser af budgetoverskridelser i anlægsprojekter.

Den endelige politiske beslutning er typisk vedtagelsen af en anlægslov. For metroen var det vedtagelsen af Lov om Ørestaden i 1992. Her blev det besluttet at anlægge tre letbaner i København, i terræn, som højbane og/eller i tunnel. I 1994 besluttede Ørestadsselskabet at udforme de tre baner som en såkaldt "minimetro". Det er disse tre bybaner, som nu er blevet mere end 138 pct. dyrere end det budget, som er opstillet side 7 i bemærkningerne til lovforslaget. Den endelige budgetoverskridelse bliver først kendt, når tredje etape af metroen er færdiganlagt.

Det er rigtigt, som AGF skriver, at det anlagte projekt er forskelligt fra det vedtagne projekt. Sådan er det altid. Intet milliardprojekt bliver bygget som det så ud på beslutningstidspunktet.

Storebæltsforbindelsen var i anlægsloven f.eks. ikke tilpasset havmiljøet. Tilpasningen skete senere, og den kostede dyrt. Den samlede budgetoverskridelse blev 54 pct., målt med anlægslovens budget som basis. For Øresundsforbindelsen blev især landanlæggene ændret. Budgetoverskridelsen for disse blev 70 pct. sammenlignet med 26 pct. for kyst-til-kyst forbindelsen.

I en periode forsøgte ledelsen for Storebæltsforbindelsen at fremstille tallene på samme måde som Ørestadsselskabet nu gør for metroen, så overskridelsen på Storebælt så ud til "kun" at være 29 pct. Men hverken journalister eller offentligheden hoppede på den. Til sidst gav ledelsen op og erkendte officielt, at den reelle budgetoverskridelse var 54 pct. Jeg vil foreslå, at Ørestadsselskabet gør det samme i stedet for endnu engang at sende AGF i byen med de usympatiske og udemokratiske forsøg på at manipulere offentligheden.

Faktum er, at når vi beregner budgetoverskridelsen for metroen på samme måde, som overskridelsen er beregnet for Storebælts- og Øresundsforbindelserne og andre store anlægsprojekter, viser tallene, at man skal til ulandene for at finde budgetoverskridelser af samme størrelse som i metroen.

AGF skriver, at merudgiften til en metro i København kan retfærdiggøres i forhold til driftsøkonomien. Det er ikke rigtigt. Merudgiften var primært begrundet med, at den ville give flere passagerer. Men passagertallet er langt lavere end forudsat og kan ikke retfærdiggøre merudgiften.

Desuden skulle merudgiften give høj pålidelighed. Det har man heller ikke fået. Tværtimod har metroen i usædvanligt omfang været plaget af uregelmæssig køreplan, sikkerhedsproblemer med døre, o.l. Som en konsekvens hænger metroens økonomi i en tynd tråd, og den reddes indtil videre kun af den lave rente og af en højkonjunktur for grundsalg i Hovedstadsområdet og Ørestaden.

AGF skriver videre, at Ørestadsselskabet tror, at OTM modellen er den bedste til at forudsige passagerudviklingen på lang sigt. AGFs tro er ubegrundet.

OTM modellen har vist sig meget unøjagtig, og data for 62 baner verden over viser, at dette er et almindeligt og vedvarende problem for passagerprognoser udført med denne modeltype: Den gennemsnitlige prognose forudsiger 70 pct. flere passagerer, end der faktisk kommer, og når først fejlen er begået, så forsvinder den ikke igen, selv mange år efter en bane er åbnet. Ørestadsselskabets problem med manglende passagerer er derfor med stor sandsynlighed kommet for at blive.

Ørestadsselskabet har brug for nye og mere nøjagtige prognosemetoder. De findes, men selskabet bruger dem ikke, hvilket igen er tegn på selskabets økonomiske uansvarlighed.

Den menige borger, hvis penge er på højkant, har for længst gennemskuet, hvor galt det står til. F.eks. blev bestyrelsesformanden for Ørestadsselskabet i en læserundersøgelse i magasinet Penge og Privatøkonomi tidligere i år kåret til "Årets Forgælder". Begrundelsen var, at han mere end nogen anden dansker har skabt øgede udgifter for landets borgere »ved overhovedet ikke at have kontrol over udgifterne til Metroen, hverken hvad angår drifts- eller anlægsbudgetter endside passagertallet«.

Man må håbe, at Finansministeriet og regeringen snart begynder at se tingene lige så klart som borgerne. Det er på tide at drage konsekvensen.

Ingeniøren skriver i sin leder, at ingen burde slippe godt fra at misinformere offentligheden, sådan som Ørestadsselskabet har gjort. Ingeniøren har ret. Hvis ledelsen i en privat virksomhed som f.eks. Lego laver et hul i budgettet på en milliard eller to, så bliver den fyret. Hvis ledelsen i Ørestadsselskabet gør det samme, så bortforklarer den og beder om flere penge – og får dem.

Næstformanden for den bestyrelse, som har ansvaret for

milliardunderskuddene, er oven i købet blevet forfremmet til administrerende direktør for virksomheden. Selvfølgelig uden at stillingen har været slået op. Det er ledelse, som er en bananrepublik værdig, og det bør stoppes nu.

En metro eller anden bybane i København er en god ide. Men ikke leveret og drevet a la Ørestadsselskabet. Derfor må ansvaret for den planlagte fjerde etape, cityringen, heller ikke placeres her. Det kan kun gå galt, givet de hidtidige erfaringer. Og Danmark har ikke råd til flere milliardprojekter med skrantende økonomi. Især ikke hvis renten stiger.

Som udgangspunkt for det videre arbejde er der brug for en uafhængig undersøgelse af Københavns metro svarende til undersøgelserne af Arlanda banen i Stockholm og Gardermø banen og lufthavnen i Oslo. Herunder også en undersøgelse af beslutningsgrundlaget for cityringen. Formålet skal være at kortlægge, hvordan det kunne gå så galt med både anlægsudgifter og passagerindtægter, og hvordan vi kan gøre det bedre fremover.

Relateret

[Fjern Ørestadsselskabets ansvar for Cityringen \[25.11.2005\]](#)

[Debatarkivet nr. 47 \[25.11.2005\]](#)

KOMMENTÉR ARTIKLEN



[Kommenter artikel](#)

ALLE KOMMENTARER:

BLÆK - TIL DIN PRINTER



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

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