

## LAMBDA - Oslos Concordeprosjekt



Kronikk av Ulf Andenæs

# Lambda – og dårskapen i offentlig ressursbruk

## Museet for dem som elsker å kjøre i rulletrapper og kaste gode penger etter dårlige

Ulf Andenæs

Hvordan vi mennesker lurer oss selv – det er temaet for en av de mest solgte dokumentarbøkene som er utgitt de siste årene. I «*Kunsten å tenke klart*» (norsk utgave på Vega forlag) gjennomgår den sveitsiske forfatteren og forretningsmannen Rolf Dobelli med 99 gjenkjennelige eksempler hvordan våre tanker og beslutningsprosesser blir ledet på villspor av de illusjonene som ligger innebygget i vanlige menneskelige reaksjonsmønstre. Boken kunne vært et bidrag i debatten her hjemme om Lambda.

Vi er ikke alltid like rasjonelle og klartenkte som mange ønsker å tro, påpeker Dobelli. Boken hans har vært en bestselger i mange land de seneste årene. De

fleste av oss er hjemløst av feilresonnementer og illusjoner som forstyrrer vår evne til å hankes med tilværelsen best mulig, fremholder han. Det gjelder ikke bare oss som enkeltindivider, men ikke minst politikerne som styrer.

### Concorde-effekten

Minst ett av kapitlene kunne vært tilegnet politikerne i Oslo. Det er særlig når Dobelli beskriver det han kaller «Concorde-effekten».

Concorde – det berømte fransk-engelske overlydsflyet – er selve paradeeksempelet på offentlige underskuddsprosjekter, konstaterer han. Når beslutningstagerne har kastet bort tilstrekkelig mange millioner og milliarder på et offentlig pengesluk, synes de at så mye er blitt satset at det er for sent å snu. Å snu ville være det samme som å kapitulere, og gjøre sin manglende økonomiske dømmekraft synlig for all verden.

Det høres ut som en beskrivelse av Oslopolitikernes håndtering av misfosteret «Lambda». Grunninvesteringene på dette bygget har jo vært så kostbare, og hvis de ikke følges opp videre, vil de jo være bortkastet – ifølge hva mange politikere har fått seg selv til å tro.

Ved utgangen av året som gikk var det brukt over en halv milliard kroner på arbeidene med å klargjøre grunnen på byggetomta. Påstanden følger da som nissen på lasset: For sent å snu! Med så mye penger brukt er vi bundet opp til å fortsette å kaste gode penger etter dårlige, og øse ut stadig flere millioner og milliarder på et uforholdsmessig kostbart og upraktisk museumsbygg.

Dette er i hvert fall mange politikernes illusjon. Skjønt pengene er faktisk ikke kastet fullstendig bort dersom byrådet viser edruelighet og stopper prosjektet. Selv om beslutningstagerne vanskelig kunne ha funnet en byggetomt i kongeriket med mer uegnede grunnforhold, er nå disse grunnarbeidene utført, uansett hvor vanvittig kostbare, og den søyleforankrede sålen som med så mye innsats er lagt over gjørma i Bjørvika kan overtas av andre bygg som kan være mindre uegnet på denne tomta enn et museum for Edvard Munch. Ennå er det mulig å hoppe av i tide og skrinlegge et kunstmuseum til meningsløst høy pris.

Det er her Rolf Dobelli og hans bestselger «Kunsten å tenke klart» blir eiendommelig aktuell. Bokens omtale av «Concorde-effekten» kunne for dagens Norge gjerne kunne kalles «Lambda-effekten».

Selv om partnernasjonene bak Concorde, Storbritannia og Frankrike, for lengst hadde innsett at prosjektet aldri ville kunne lønne seg, fortsatte de å pøse

penger inn i det. «Concorde-effekten fører til katastrofale feilslutninger om tapte kostnader», skriver Dobelli. Jo mer penger du har ødslet på en feilsatsing, desto mer innbitt fortsetter du å punge ut med mer, i håpet om at de tidlige tapene en dag skal kaste noe av seg.

Noen ganger viser det seg dessverre at de tidlige tapene forblir tap, fulgt av nye og økte tap.

### **Angsten for å si stopp**

Denne irrasjonelle adferden er drevet av et behov for troverdighet, skriver Donelli. «Bestemmer vi oss for å avbryte et prosjekt som er i gang, skaper vi en selvmotsigelse. Vi ser med avsky på selvmotsigelser. Når vi viderefører et håpløst prosjekt, utsetter vi denne smertelige erkjennelsen og taper ikke ansikt».

Det høres ut som en beskrivelse av Lambdas gang gjennom de kommunale organer.

«Det finnes mange gode grunner til å fortsette å investere i noe for å fullføre det. Men det finnes én dårlig grunn, nemlig å ta med i beregningen det som allerede er investert», skriver Dobelli.

*Å ta rasjonelle beslutninger betyr at du må være realistisk nok til å ignorere allerede påløpne kostnader. «Hva som teller, er hvor mye du vil tjene og tape i fremtiden. Uansett hva du har investert inntil nå, må du vurdere fritt de fremtidige tap og den fremtidige nytte».*

Påpeker denne forfatteren.

«Enhver beslutning, uansett om den er privat eller forretningsmessig, tas alltid med en viss grad av usikkerhet. Om det viser seg at konsekvensene av et valg fører i en uheldig retning som vi ikke hadde regnet med, står vi fritt til å forlate den vei vi har valgt, avbryte prosjektet og leve med konsekvensene. Det er rasjonell adferd å sette punktum hvis et prosjekt fører galt av sted. Faren er at feilslutningen om tapte kostnader slår til når vi har investert spesielt mye tid, penger og krefter. Det investerte beløpet blir en begrunnelse for å fortsette, selv om det ikke er hensiktsmessig, objektivt sett. Jo mer penger vi investerer, desto høyere er de tapte kostnadene, og desto sterkere er vår ulykksalige trang til å videreføre prosjektet.»

Concorde fortsatte å være et pengesluk så lenge flyet var i drift. Prestisje tillot ikke å skrinlegge det før flyene hadde nådd pensjonsalderen. I Bjørvika kommer

Oslo kommunes Lambda-eventyr til å være vårt banale motstykke til Concorde, banalt i sammenligning, fordi Concorde var i det minste et ærgjerrig og storslått teknologisk pionerforetagende, med drømmen i seg om en ny tidsalder, mens Lambda er en tråkig kopi av et hotell på Kanariøyene. Concorde var i hvert fall elegant å se til.

### **Advarsler for døve ører**

Kommunepolitikerne i Oslo har latt bordet fange fra første stund. De hadde jo utskrevet en arkitektkonkurranse, og når juryen, vilkårlig sammensatt, uten museumsfaglig innslag, hadde plukket ut misfosteret, hadde ikke kommunepolitikerne hjerte til å si stopp. De lot seg fange i sitt eget spill.

Hva juryen i arkitektkonkurransen ikke helt hadde innsett, men som de trolig allerede da burde ha forstått, var den monumentale mangel på økonomisk dekning i prosjektet, og hvor grunnleggende uegnet bygget var for museumsformål.

Hva som er dokumentert gang på gang av fagfolk som har gått saken etter i sømmene, er at både byggekostnader og driftskostnader vil være langt høyere for dette bygget enn for andre museumsbygninger med sammenlignbare formål.

Er det greit?

For selve byggekostnaden isolert sett kan man jo saktens bite tennene sammen og påføre byen dette tapet som et engangsbeløp. Driftskostnadene, derimot, de vil vedbli å være urimelig høye i all fremtid, rimeligvis stadig høyere, år for år i forhold til alternativene, så lenge det påtenkte bygget blir stående.

### **Kostnadssluket**

Årsakene til kostnadssluket for Lambda er like innlysende som de er vel dokumentert.

Det gjelder først for selve byggeprosessen, og deretter for drift og vedlikehold.

I byggeprosessen – for det første selvsagt fordi man valgte den dyreste og minst egnede byggegrunn som var å oppdrive – med grunnforhold som av et rådgivende byggefirma før byggestart ble omtalt som «kun velegnet for park og rekreasjon».

*Dernest, når man nå har lagt en byggesåle over gjørma, vil pengesluket fortsette for fullt. Hvorfor? Fordi – som en rekke fagfolk forlengst har påpekt –*

*et høyhus på så mange etasjer betjent av rulletrapper fører til at en uforholdsmessig stor del av byggets bruttoareal brukes opp til tekniske og transportmessige forhold. Det blir et misforhold mellom bruttoareal og nettoareal til selve museumsformålet som er radikalt annerledes enn for museumsbygg som er oppført på bakkeplan eller med få etasjer. Det er for lengst påpekt at selve konstruksjonen i Lambda påfører en unødvendig økning i byggeareal på 5000 til 7000 kvadratmeter, tilsvarende fem etasjer i det påtenkte Lambda-bygget.*

Man behøver derfor ikke være rakettforsker for å forstå at Lambdabyggets groteske misforhold mellom bruttoareal og nettoareal må føre til en tilsvarende grotesk økning i byggekostnadene, også etter at utgiftene er betalt fra det like groteske valget av tomt med maksimalt uhensiktsmessige grunnforhold.

Likevel er det mange politikere, øyensynlig fortsatt et flertall i bystyret, som tviholder på denne ødslingen med offentlige midler.

### **Møllestein rundt halsen**

Prisanslagene for Lambda spriker i alle retninger – en følge av prosjektets manglende forankring i virkeligheten – men det er blitt klart at det nå nærmer seg 3 milliarder kroner. Kostnadene for tilbygg eller nybygg av et eksisterende Munchmuseum på Tøyen vil ikke komme i nærheten av dette, men vil utgjøre en brøkdel av byggekostnadene for Lambda; hvor stor brøkdel er avhengig av hva slags bygning man ville gå inn for på Tøyen. Forskjellen mellom to så vesensforskjellige byggeprosjekter lar seg ikke skjule, til tross for at den er forsøkt tåkelagt med oppfinnsomme regnekunster.

Å bygge kunstmuseer som høyblokker er andre steder i verden en påtvungen nødløsning der lokale forhold utelukker andre løsninger – slik som på Manhattan. Å leke Manhattan med et kunstmuseum i Oslo er en veldig kostbar forlystelse for dem som skal betale for det.

Når så bygget etter planen skal stå ferdig, med det meningsløst fordyrende misforhold mellom bruttoareal og utstillingsareal, kommer vi altså til de årlige driftsutgiftene, som på grunn av byggets utforming blir uhyre mange millioner dyrere enn for andre museumsbygninger med sammenlignbare formål. Dette er muligens den aller største dårskap i offentlig ressursbruk, fordi det betyr at Oslo by legger seg til med en varig møllestein rundt halsen i byggets levetid, i form av en radikalt mye høyere driftskostnad enn nødvendig.

## **Pengene ned i det svarte hull**

Alle tall i denne saken blir gjenstand for strid og konkurrerende regnekunster. De årlige driftsutgifter er beregnet til 377 millioner kroner i følge det siste anslag jeg har sett fremlagt for offentligheten (tallene endres stadig), mens driftskostnadene for et utvidet eller nytt Munchmuseum på Tøyen er anslått til det halve eller mindre.

Det betyr i så fall at skattebetalerne i byen og landet, i tillegg til Lambdas oppblåste byggekostnader, hvert eneste år, år etter år, så lenge et slikt bygg eksisterer, skal pålegges en merutgift på godt over 100 til 150 millioner kroner eller der omkring i dagens kroneverdi. I brukervennlighet vil det ha størst verdi for dem som elsker å kjøre rulletrapper. De 16 rulletrappene er et ekstra kostnadssluk som andre museer ikke har, totalt irrelevant for museumsdrift.

Disse kostnadsforholdene er gjort utmerket rede for i dokumentet datert 29. februar som ble lagt fram for finanskomiteen i bystyret i møte 8. mars av Ketil Lund, Ingrid Eide, Didrik Hvoslef-Eide og Erling Skaug. De samme forhold er påpekt i mange artikler i pressen av jusprofessor Erling Eide, professor i konservatorfag Erling Skaug, dr. philos. Dag Solhjell og en rekke andre.

Alle disse unødvendige kostnader, både i investering og drift, vil i hver situasjon der budsjettproblemer og kostnadspress oppstår, føre til krav om reduksjoner i de årlige budsjettene for Munchmuseet: Reduksjoner i utgifter til åpningstid, til faglig bemanning og utstillinger, med andre ord de virksomheter som skulle berettige et nybygg for museet, fordi det er så gigantiske beløp bundet opp i luftslottet Lambda, ekstra kostnader som ikke lar seg innspare.

Lambdas dramatisk høye driftsutgifter var ikke kjent da bygget ble vedtatt oppført, påpeker professor Erling Eide. Nå, når de er kjent, bør Lambda stoppes umiddelbart, konkluderer han. Alternativet er at Oslos skattepenger, Statens penger, kulturbudsjettene og midlene avsatt til å bevare og vise frem Munchs kunst øses ut i et bunnløst sluk.

## **Upraktisk**

I tillegg kommer de upraktiske sider i forholdet til publikum ved å drive museum i tårnbygget Lambda, påpekt ikke minst av Dag Solhjell: Med tolv etasjer blir det ti utstillingsrom fordelt på syv etasjer forbundet med rulletrapper der adkomst til hvert utstillingsrom må skje gjennom en klimasluse. Publikum må foreta mange, lange og tidkrevende bevegelser utenfor utstillingsrommene for å se Munchs kunst, opp og ned, inn og ut. For bevegelseshemmede og for større grupper er Lambda særlig dårlig egnet, fremholder Solhjell. I tillegg viser det seg at nærområdet rundt Lambda mangler parkeringsplasser både for busser og personbiler.

I arkitektkonkurransen ble juryens useriøse begrunnelse oppfattet som at den spanske arkitektens kopi av et hotell på Kanariøyene var så aparte at det ville lage blest om museet og Bjørvika.

Til å gjennomføre prosjektet ble en ny museumsdirektør ansatt, Stein Olav Henrichsen, en person med liten eller ingen erfaring fra slik virksomhet tidligere, som har det meste av sin erfaring ikke fra billedkunsten, men fra musikklivet, og som ikke sto på søkerlisten. Hans oppgave var øyensynlig å fronte et omstridt byggeprosjekt, uten særskilte kvalifikasjoner til å lede museet for Norges fremste billedkunstner.

Argumentet for å gjøre luftsloppet om til et byggverk i rulletrapper og betong er som Concorde: «Vi har brukt så mye tid og penger at vi orker ikke snu nå.» Frykten oppstår for å tape ansikt eller å dumme seg ut. Av redsel for å ha brukt for mange penger allerede binder politikerne seg til en løsning som vil være et bunnløst pengesluk i fremtiden.

Det er blitt påpekt av de fagfolkene som har holdt hodet klart at det er bedre å stoppe et dårlig prosjekt sent enn aldri.

## **Den uverdige arvingen**

Oslos politikere har hatt et gjennomført skakkjørt forhold til arven som byen overtok etter Edvard Munch. I andre land ville de bygd et museum rundt kunstnerens hjem og atelier. I Oslo rev de Munchs hjem og erstattet det med en parkeringsplass.

Den rivningen var jeg personlig faktisk vitne til 14 år gammel, fordi jeg vokste opp i nabolaget til Munchs Ekely. Til og med vi som var barn den gang oppfattet at det var feil hva kommunens politikere gjennomførte. Da jeg var gutt, kunne

vi barna i nærområdet følge nærmest fra uke til uke hvordan Oslo kommune utsatte kunstnerens hjem for systematisk forfall – før det ble gjort til pinneved.

Nå vil Oslos politikere videreføre sitt skakkjorte forhold til arven fra Munch ved å sette kronen på verket, med å opprette alle kulturbudsjettets svarte hull, i et byggeprosjekt fremmedgjort fra alt som minner om Munch. Det svarte hull blir stadig større, og gode penger kastes etter dårlige. Våre penger.

I sin bok om våre feilbeslutninger skriver Dobelli om fenomenet som han kaller *beslutningstretthet*. Det blir for vanskelig og pinlig å endre en beslutning som har vært feil i utgangspunktet. Han peker på enda et fenomen, hva han kaller *alternativblindhet*. Når beslutningstakere har brukt tilstrekkelig mye tid og krefter på å lande på en løsning, faller det gradvis tyngre og mer ulystbetonet å gå gjennom alternativene.

Dobelli viser også eksempler på det han kaller «redselen for å angre». For å slippe unna den gnagende følelsen av anger i fremtiden, søker man heller under marsjen videre å late som om dette ikke er noe mer å snakke om, uansett om marsjen skulle lede utfor bakke. Politikerne binder seg til en feilinvestering som betyr en varig misbruk av offentlige ressurser langt inn i fremtiden.

*Rolf Dobellis bok, opprinnelig utgave: Die Kunst des klaren Denkens. Carl Hanser Verlag, München / FRG.*

*Ulf Andenæs arbeidet i Aftenposten 1977-2013, med virkefeltene utenriks, politikk og kultur.*