

Artiklen er publiceret på [www.arbejderen.dk](http://www.arbejderen.dk) d. 12-02-2009

## Om megaprojekters tendens til budgetskred

### I Vejdirektoratet er det således fast praksis at underdrive byggeomkostningerne og overdrive trafikallene, når man vil have politikernes opbakning

*af Arne Lund, trafiksekretær i Enhedslistens folketingsgruppe, Humlebæk*

Elleve større vejprojekter landet over er i vanskeligheder. De har vist sig at blive langt dyrere end budgetteret, og hvis ikke pengene - 3,6 milliarder kroner - findes, må de skrottes.

Sådan jamrer kommuner og regioner, man skulle tro, havde mere fornuftige ting at bruge pengene til. En del folketingspolitikere vil skam også gerne hjælpe - heriblandt nogle, der ellers mener, at kommuner og regioner må klare sig selv, når det gælder velfærdsydelse, kollektiv trafik med videre.

Budgetoverskridelser ved større anlægsarbejder er der intet nyt i. Senest var det DR's koncerthus til 1,6 milliarder kroner, der sprængte budgetterne. Det eneste nye i det aktuelle tilfælde er derfor, at den slags stadig kan vække opsigt.

I Vejdirektoratet er det således fast praksis at underdrive byggeomkostningerne og overdrive trafikallene, når man vil have politikernes opbakning til de projekter, direktoratet ønsker at anlægge.

For store infrastrukturprojekter gælder det, at 90 procent af dem overskrider budgetterne i betydeligt omfang. I snit overskrider baneprojekter med 45 procent, mens broer og tunneler 'nøjjes' med cirka 35 procent. (Kilde: Bent Flyvbjerg 'Megaprojekters politik og planlægning').

### Femer-broen

Budgetskredet for de 11 vejprojekter bør ikke fjerne opmærksomheden fra, at Folketinget den 23. januar vedtog projekteringslov for en Femerbælt-bro, og her vil man få budgetoverskridelser at se i en helt anden størrelsesorden end de 'sølle' 3,6 milliarder kroner.

Femerbælt-broen er budgetteret til cirka 50 milliarder kroner, men går det som det gik med både Storebælt og Øresund, samt den københavnske metro, så holder budgettet heller ikke her.

På Storebælt blev budgettet overskredet med 120 procent. Forudsat at der i dag vil være mere styr på byggeprocessen på Femernbælt-broen, vil en budgetoverskridelse med for eksempel 35 procent fordyre byggeriet med yderligere 17-20 milliarder kroner, og broen kan reelt komme til at koste 65-70 milliarder kroner.

### Rentefælden

Når der er så ringe styr på økonomien i store anlægsarbejder, da giver det sig selv, at med Femerbælt-broens trafiktal på cirka 8000 biler om dagen i åbningsåret 2018 vil den have meget svært ved at forrente sig.

Antallet af biler og tog, der benytter broen, stiger jo ikke tilsvarende, og broen vil derfor hurtigt ende i rentefælden, det vil sige, at der ikke vil være indtægter nok til at betale af på afdragene, højst på renterne.

Dette er allerede sket med Øresundsbroen, der - til trods for mange biler og tog - sidste år 'kun' havde et overskud på 94 millioner, hvilket rækker til at betale renterne med, men slet ikke til at afdrage på gælden.

Øresundsbroen er derfor reelt ved at gå fallit; men statens anlæg og bygninger kan jo ikke gå fallit, og det er så vel det, der redder broen.

Jo dyrere Femerbælt-broen bliver, desto stærkere vil motivationen være for at sænke taksterne og

der ved øge indtjeningen. Men jo flere biler, desto højere vil CO2-udslippet tilsvarende være. Derved kommer regeringen i konflikt med nødvendigheden af reducere CO2-udslippet.

---

Denne artikel er udprintet fra [www.arbejderen.dk](http://www.arbejderen.dk) d. 24-2-2009 kl. 08:48:37