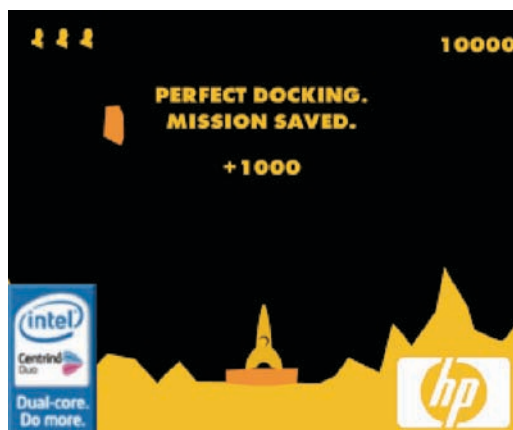


# Professor: Store trafikprojekter kan godt holde budgettet

Af [Birgitte Marfelt](#) | fredag 02.02.2007 kl. 00:45



Det er ingen naturlov, at store trafikprojekter som broer og jernbanelinjer altid ender med ekstraregninger til skatteyderne.

»Selv svære projekter kan holde budgettet,« forsikrer Bent Flyvbjerg, professor i planlægning ved Aalborg Universitet og Delft University of Technology. Flyvbjerg har i en årrække forsket i budgetoverskridelser af store trafikprojekter, herunder hvorfor der også viser sig store afvigelser mellem forventede og faktiske passagertal.

Undtagelser fra reglen om, at anlægsbudgetter på især metro- og jernbaneprojekter altid overskrides voldsomt, er få. Men de findes. To franske linjer med højhastighedstog har haft et retvisende beslutningsgrundlag. Og på første etape af togforbindelsen fra London til kanaltunnelen holdt budgettet også.

»Man har taget ved lære fra Kanaltunnelen, hvor det gik helt galt med både omkostninger og indtægter. Den blev overskredet med 80 procent på anlægsomkostningerne og 140 pct. på finansieringsomkostningerne. Channel Tunnel Rail Link er derimod gennemført med høj seriøsitet og blev bygget til budgettet. Det viser, at man kan, når man vil,« siger Bent Flyvbjerg.

Metroen i Madrid er et tredje eksempel på et svært projekt, der både er bygget billigt og har holdt budgettet:

»Madrids metro er et eksempel på, hvordan man skal gøre. Dens kilometerpris var cirka en tredjedel af københavnermetroens kilometerpris,« siger Bent Flyvbjerg.

**Madrid - det gode eksempel**

Madrids metro er en af verdens hurtigst voksende. Den seneste udvidelse, Metro Sur, blev færdig i april 2003. Det er Europas største ingeniørprojekt og består af 226,7 km metrostrækning, 190 stationer og 12 linjer. Ekstra 90 km metro og 80 nye stationer ventes anlagt i 2007. Omkring 92 pct. af den samlede længde er anlagt under jorden.

De vigtigste grunde til, at metroen i den spanske hovedstad har kunnet bygges til en tredjedel af metroen i København og holde budgettet er, siger Flyvbjerg: 1) Den har et enkelt design. 2) Anlægsperioden er afkortet ved at bygge mange steder på én gang. 3) Man har ikke giftet sig med et bestemt togsystem og kan derfor købe billigt. 4) Man har brugt mange lokale underentreprenører. 5) Man har holdt sig til planen og ladet være med at falde for fristelsen til at ændre på projektet undervejs i anlægsperioden. 6) Budgettet indeholdt en 30 procents reserve til uforudsete hændelser.

**København - det dårlige**

Hvor Madrids metro er det gode eksempel, er Københavns metro det modsatte, siger Bent Flyvbjerg:

»Jeg bruger metroforløbet i København som et pædagogisk eksempel på dårlig styring hele vejen igennem. Årsagen er grundlæggende, at det er

Finansministeriets barn, så ministeriet ikke har haft samme kritiske afstand til dette projekt, som de har til andre projekter. Det vigtige på sådanne projekter er, at den ansvarlige myndighed kan holde projektet ud i arms længde, vurdere det kritisk og bedømme, om det, der foregår, er i orden eller ej. Det er typisk Finansministeriets rolle. Men her kom ideen fra Finansministeriet, så det var de afskåret fra,« siger Bent Flyvbjerg.


»Der er kræfter i Finansministeriet, som godt kan se problemet, men da strategien har været fastlagt fra højeste sted, har der ikke været noget at gøre. Metroen er blevet alt for dyr med alt for lave indtægter, og ingen er blevet draget til ansvar,« fortsætter Flyvbjerg.

»Heller ikke på metrocitring er der armslængde,« siger Bent Flyvbjerg.  
»Her er der fejte problemer ind under gulvtæppet, som vi kommer til at se mere til senere.«

---

 **Vedhæftede filer**  
N01ING0T020207A11A010 

---

 **Relateret**  
Trafikmodeller lokker politikere på glatis - igen [02.02.2007]  
Milliardhul i finansiering af ny metrocitring [01.02.2007]

Forside/Miljø/Energi/Transport - Artikeldebat - Professor: Store  
[Log ind](#) for at tilføje en kommentar.

**R**



---

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

---

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