

Professor: Ingeniører misinformerer om byggepriser

Skattemilliarder spildes, når bygge- og anlægsprojekter vedtages med løgn og misinformation

Af Birgitte Marfelt og Ulrik Andersen

bim@ing.dk og ula@ing.dk

Ingeniører, embedsmænd og politikere misinformerer om prisen på store bygge- og anlægsprojekter for at få dem vedtaget, konstaterer professor Bent Flyvbjerg, i en ny afhandling. Resultatet er, at de dårligste projekter vinder, og skattemilliarder bliver spildt.

Forklaringen på, at megaprojekter i ni ud af ti tilfælde bli-

ver ramt af budgetskandaler, er, at de ingeniører og embedsmænd, der udarbejder projekteringsmaterialet, bevidst underdriver byggeriets pris og overdriver efterfølgende indtægter fra f.eks. billet- eller brotakster.

Det er konklusionen i en ny doktorafhandling fra professor Bent Flyvbjerg, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning ved Aalborg Universitet.

»Med sikkerhed kan jeg sige, at i England og USA ly-

ver ingeniørerne. Det er dokumenteret gennem interviews. Og jeg kan også med sikkerhed sige, at danskere – off the record – siger, at de lyver,« forklarer Bent Flyvbjerg.

Dårligste projekter vinder

Løgnen opstår, fordi projekt-magerne ved, at de har størst sandsynlighed for at få deres projekt vedtaget, hvis de kan fremtrylle en lav pris og stor indtjening. Og hvis de ikke selv lyver projekterne ned i

pris, er der sikkert andre, der vil gøre det.

Øresundsforbindelsen er ifølge professoren et eksempel på de kritisable forhold.

»Trafikministeriet havde lavet tre costbenefitanalyser, der alle dokumenterede, at det ikke kunne betale sig at gennemføre projektet. Det var først den fjerde, som viste, at forbindelsen lige ville krybe over 50 mio. kr. i overskud, som ministeren gik i Folketinget med. Og han undlod at fortælle om de tre andre.«

Bent Flyvbjerg understreger, at han ikke vil kritisere ingeniørerne for unøjagtige costbenefitanalyser af store anlægsprojekter, men at han er imod den måde de bliver brugt på politisk.

Konsekvensen er, at det er »de mindst tilpassede projekter, der overlever«, som Bent Flyvbjerg udtrykker det med et omskrevet Darwin-citat, og at skatteyderne får mindre værdi for pengene, end de burde.

Ingeniørforeningens for-

mand, Lars Bytoft, mener, at rådgiverne skal være bedre til at sige fra, hvis et budget ikke holder.

»Politikerne er ikke gode nok til at bruge de nødvendige ressourcer på forundersøgelser i den indledende fase. Dermed får man notorisk upræcise budgetter. Det kan ikke passe, at det er ingeniørerne, der skal sidde tilbage med lorten, hvis fejlen skyldes, at politikerne ikke har givet ordentlige rammer,« siger han. □



▲ **BUDGETBASKER:** Ingeniørers misinformation om den reelle pris for store byggerier ødelægger både branchens ry og demokratiet, mener Professor Bent Flyvbjerg fra Aalborg Universitet. [foto: Michael Bo Rasmussen/Baghuset]

Af Birgitte Marfelt

bim@ing.dk

»Det er vigtigt at undgå misinformation af to grunde. Man skal ikke spilde ressourcer. Enorme mængder af penge er på højkant. Der er en væsentlig forskel på, om man bygger det rigtige projekt eller det forkerte. Og så underminerer det ideen med demokratiet, hvis vi går rundt og misinformerer. Sandhedsbegrebet og demokratiet er to alen af samme stykke,« siger professor, dr. techn. Bent Flyvbjerg, fra Aalborg Universitet.

Hans kommende, anden doktorafhandling, »Megaprojektets politik og planlægning: Problemer, årsager, løsninger«, udforsker hvordan store byggeprojekter designes, så de gang på gang går galt, med store budgetoverskridelser, forsinkelser og underskud til følge. I afhandlingen skriver Flyvbjerg, at »Planlæggere og projektmagere misinformerer således aktivt og med vilje om de omkostninger, benefits og risici, som er forbundet med deres projekter, med henblik på at øge sandsynligheden for, at det er netop deres projekt, og ikke konkurrenternes, som bliver godkendt og finansieret.»

Forskningen i området er ny. Midt i 1990'erne interesserede ingen sig kritisk for store byggeprojekter. Men Storebæltsforbindelsen – det første hjemlige megaprojekt, 15 gange så stort som Farøbroen – fik hurtigt Bent Flyvbjergs opmærksomhed, da budgettet begyndte at skride.

»Jeg spurgte mig selv, om de er særligt inkompetente på Storebælt, eller om det er sådan, den slags foregår. Og så begyndte jeg at sammenligne med udenlandske projekter.«

Selvom 120 procent budgetoverskridelse i faste priser på Storebæltstunnelen var højt, så

var der f.eks. 80 pct. på tunnelen under Den Engelske Kanal. Danmark havde altså ikke patent på inkompetence. Det er sådan, det til alle tider er foregået rundt omkring i verden.

»Det enkeltresultat, der har overrasket mig mest, er at man i 70 år har lavet de samme budgetoverskridelser gang på gang på gang. Derfor er mit synspunkt det stik modsatte af alle dem, der siger, at overskridelser ikke er til at forudse. Tværtimod. Det er ekstremt forudsigteligt. For ni ud af ti gange foregår det på samme måde.«

Flyvbjerg-modellen

I mange år har Aalborgprofessoren kritiseret danske ministerier og styrelser for at ignorere budgetrisiko.

»Faktisk har vi en kultur herhjemme, som Transportministeriets, Vejdirektoratets, Trafikstyrelsens, Sund & Bælts, Ørestadsselskabets folk egentlig helst vil bibeholde. De foretrækker at underbudgettere, som de plejer. For det er den måde, de er vant til at få godkendt deres projekter.«

Men nu er nogle af embedsmændene begyndt at lytte. Finansministeriet indførte sidste år som et forsøg nye budgetteringsprincipper for store projekter. »Flyvbjerg-modellen«, kalder ministeriet den.

»Et skridt i den rigtige retning,« siger Bent Flyvbjerg. Men decideret imponeret er han ikke:

»Det er en meget forsimplet udgave. Det britiske finansministerium, derimod, har indført en fuldskalamodel, som giver meget bedre føling med, hvad risici er, og hvad det koster at gardere sig mod risici. Vil man f.eks. være 50 procent sikker på at undgå budgetoverskridelser, koster det så meget. 80 procent sikkerhed koster så meget mere.«

Interview

»Det underminerer demokratiet, at vi går rundt og lyver«

Misinformation om store byggeprojekter underminerer ideen med demokratiet, og det resulterer i et enormt spild af ressourcer, siger Bent Flyvbjerg, der 8. juni forsvarer sin anden doktorafhandling

Bent Flyvbjerg er dog langt fra blind for vigtigheden af, at en projektorganisation rummer begejstring:

»Af hensyn til kreativiteten er det vigtigt, at ikke alle er skeptikere. Jeg synes også, at det er fantastisk dejligt, at vi, når vi bygger broer herhjemme, benytter lejligheden til at bygge nogle flotte monumenter.«

Politikernes ildhu er vel også vigtig? Uden en Kaj Ikast (tidligere konservativ trafikminister, red.), der var rævestolt af Storebæltsbroen, og nu om dage transportminister Flemming Hansen (K), der kæmper indædt for Femernforbindelsen, havde vi vel heller ikke fået projekterne?

»Men der skal være balance. Der må godt være vilje, men der skal også være stopklodser på, hvor man får en kritisk vurdering af, om projektet nu også er levedygtigt. Derfor foreslår vi, at der skal privat kapital ind, og hvis ingen private har lyst at gå ind og sætte deres penge på højkant, er det en god indikator på, at projektet ikke skal leve.«

»Der er også et andet problem. For når ministre bliver overvige, kan de ikke udøve deres myndighedsfunktion. Den er vigtig af hensyn til sikkerheds- og miljøforhold, og f.eks. at skatteborgernes penge ikke bliver spildt. Myndighedsfunktionen kommer til at lide under en minister, der bare er projektmager.«

»Det er et klassisk dilemma i projekterne, at man skal passe på, at ministeren og det offentlige ikke får begge roller samtidig, for det er umuligt at varetage. Det sker tit, at ministeren får løbet et projekt i gang. Senere kommer alle de myndighedskrav, som ministeren ikke fik varetaget, fordi han var så entusiastisk, tilbage som en boomerang og indhenter projektet, og så har man balladen. Det ser vi igen og igen,« siger Bent Flyvbjerg og nævner Storebæltsprojektet og Øresundsprojektet.

Da der ikke i tide blev taget hensyn til miljøet, kom miljøboomerangen og gav stor fordyrelse af projekterne. På kanaltunnelen var sikkerheden boomerangen. Sent i projektet fandt man ud af, at dørene af hensyn til sikkerheden skulle være ti cm bredere, hvilket kostede 40 mio. pund ekstra.

DR – det ligner en tanke

Du går ind for, at dem, der har lavet et projekt, som ikke holder, hvad det lovede, også kommer til at stå til ansvar. Som i DR-skandalen, hvor bl.a. projektdirektøren måtte gå efter en seriøs budgetoverskridelse. Men er DR ikke bare en enlig svale?

»Det håber jeg ikke. Selv om jeg synes, det er urimeligt, at det går så hårdt ud over DR. Hvorfor så ikke Ørestadsselskabet, som har lavet meget større budgetoverskridelser, og som totalt har fejl vurderet indtægterne fra metron. Skulle man gøre det samme, skulle man fyre ledelsen i Ørestadsselskabet, reducere antal afgang for at spare driftsomkostninger og udsætte investeringerne i metrocitring. Det gør man helt åbenbart ikke. Det er en stor forskelsbehandling. Det kan undre, hvorfor det skal gå så hårdt ud over DR. Det er en nærmere undersøgelse værd,« siger den altid nysgerrige Bent Flyvbjerg. □

Professionel byggestyring skal standse milliardspild 1] 1
Værsgo: Sådan undgår man milliardspild på kæmpeprojekter 1] 12-13

Læs mere på nettet:
ing.dk/0721ae
Med link til blandt andet:

■ Læs det fulde interview på ing.dk