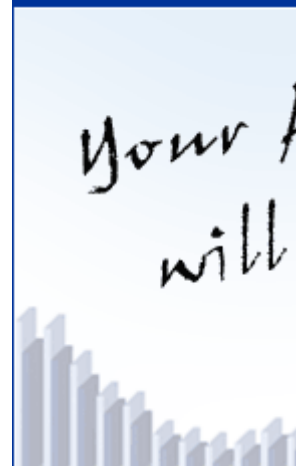



[✓ TIP EN VEN](#)
[PRINT-VERSION](#)


Annonce:

NEXT GENERAT



## Forside

### Indland

[Politik](#)  
[Kriminalitet](#)  
[Trafik & vejr](#)  
[København](#)  
[Århus](#)

### Udland

[Europa](#)  
[USA](#)  
[Mellemøsten](#)  
[Asien](#)

### Kultur

[Kulturguide](#)  
[Film](#)  
[Koncerter](#)  
[Teater](#)  
[Musik](#)  
[Litteratur](#)

### Sport

[Resultater](#)  
[Fodbold](#)  
[Håndbold](#)  
[Cykling](#)  
[Golf](#)

### Web-tv

### Ny viden

### Meninger

### News in English

### Rejser - TGT.dk

### Time Out

### Foto & flash

### Galathea

### TV-oversigt

### Vejret

epn.dk

### Forsiden

### Børser

### Økonomi

### International

### Erhverv & Samfund

### Finans

### Industri

### Handel & Service

### Teknologi

### Kommunikation

### Ledelse & Karriere

### Privatøkonomi

### Loungen

### Web-video

# Megaprojekter skal holde budgettet

Af HENRIK VINTHER OLESEN  
 Offentliggjort 06.05.07 kl. 03:00

**Professor Bent Flyvbjergs metoder er på vej ind i den offentlige planlægning. Transport- og Energiministeriet lægger ud.**

Nye store anlægsinvesteringer blinker advarende forude: den faste forbindelse over Femern Bælt, den nye Metro-city-ring, København-Ringsted-banen for slet ikke at tale om OL til København, hvis det kommer så vidt.

Hidtil har danskerne nærmest excelleret i kæmpemæssige budgetoverskridelser ved store anlægsprojekter, fordi vi bilder os selv ind, at tingene koster meget mindre, end de gør men det skal være slut.

Professor Bent Flyvbjerg fra Aalborg Universitet anviser i sin doktorafhandling tre veje for at undgå stadig større overskridelser:

For det første skal projektmanagerne bruge prognosemetoder, som giver realistiske budgetter. Flyvbjerg og hans hold har udviklet sådan en metode på grundlag af teorier, som vandt Nobelprisen i økonomi i 2002.

For det andet skal projektmanagerne holdes ansvarlige, hvis de underbudgetterer. Det skal koste finansielt, karrieremæssigt og i ekstreme tilfælde på straffeattesten, hvis man snyder på vægten. Det skal belønnes, hvis man budgetterer nøjagtigt.

For det tredje skal Finansministeriet på banen for at håndhæve de to første punkter. Det skal foregå med konkrete anvisninger og hjælp til, hvordan man gør.

Et vigtigt element er, at man udvikler reference-klasser, hvor man sammenligner udgifter og indtægter på lignende projekter.

»Hidtil har man budgetteret indefra og meget detaljeret. D.v.s., at når man bygger en ny bro, så henter man priser på beton, metal, asfalt o.s.v., men jo mere findelt og detaljeret man gør det, desto mere unøjagtigt bliver det desværre. Grove skøn ud fra, hvad det har kostet andre steder, har vist sig at være langt mere nøjagtige,« forklarer Bent Flyvbjerg.

Han har sammen med en række konsulenter allerede været på besøg i det engelske transportministerium efter påbud fra briternes finansministerium for at introducere modeller, der skal sikre realistiske budgetter, hvor omkostninger ikke løber løbsk bagefter. Men nu følger hjemlandet efter.

Finansministeriet har bedt embedsmændene i Transport- og energiministeriet indføre nogle af Flyvbjergs principper for at forbedre budgetlægningen i

fpn.dk

**Forbrug**  
**Dine penge**  
**Dit liv**  
**Din bolig**  
**Din mad**  
**Digitalt**  
**Motor**  
**Dine rettigheder**  
**Debat**  
**Spørg eksperterne**  
**Fotoserier**

JP.dk  
 Grøndalsvej 3  
 8260 Viby J

Tlf: 87 38 38 38

**Jourhavende**  
 Søren Munch

**Internetredaktør**  
 Jørgen Schultz-Nielsen

**Ansv. redaktør**  
 Carsten Juste

**Udgiver**  
 JP/Politikens Hus A/S

**Kontakt jp.dk**  
[Tip os - send  
 pressemeddelelse](#)

**Netannoncer**  
 Tlf: 33 47 25 95

det ministerium, der traditionelt har nogle af statens største og mest komplekse anlægsprojekter.

## Overskridelser stoppet

Ifølge Flyvbjerg er det nødvendigt, at det tungeste og mest magtfulde ministerium, Finansministeriet, træder i karakter.

»På den måde vil de andre ministerier hurtigt rette ind og ændre adfærd,« mener Flyvbjerg. Det har man gjort i Storbritannien, hvor den magtfulde finansminister og Tony Blairs efterfølger, Gordon Brown, er gået i spidsen og har placeret Flyvbjergs metode på ministeriets hjemmeside.

Metoden har allerede stoppet budgetoverskridelser og projekter med urealistisk lave budgetter og har i øvrigt haft gennemslagskraft verden over.

Således har verdens største organisation for planlæggere, American Planning Association, anbefalet sine medlemmer at følge Flyvbjergs metoder.

En anden af afhandlingens hovedkonklusioner er, at underbudgetterede megaprojekter typisk ikke gør et samfund rigere, snarere tværtimod.

»Politikerne argumenterer for, at vi skal bygge de store projekter, fordi de skaber vækst og velstand. Forskningen viser det stik modsatte. Man er nødt til at være rig, før man har råd til at tabe så store pengesummer, som ofte sættes til på megaprojekter,« påpeger Bent Flyvbjerg.

For eksempel har Storbritannien ifølge Flyvbjerg netto tabt 99 mia. kr. på at bygge Kanaltunnellen mellem England og Frankrig. Hertil kommer tabet for Frankrig. Forrentningen af investeringen i tunnelen er negativ, minus 14,5 pct. om året. Det britiske bruttonationalprodukt er blevet mindre på grund af tunnelen, ikke større.

»De ansvarlige for de store tab er politikere, embedsmænd og forretningsfolk med et monumentkompleks. De bruger hellere vildledende underbudgettering til at få deres monumenter bygget frem for retvisende budgetter, som kunne sikre, at de bedste projekter bliver bygget og de dårligste sorteret fra,« forklarer Flyvbjerg.

Politikerne erkender, at budgetterne for de store projekter skal være mere præcise.

»Der er behov for mere ærlige ikke sminkede tal, og det er der enighed om på tværs af de politiske partier. Vi skal bekæmpe det, at nogen tror, at vi kan få det hele for det halve. Der skal være faste tal, og det er der allerede lavet en ny model for, siger Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.

Den socialdemokratiske trafikordfører, Magnus Heunicke, ser gerne en strammere kontraktstyring af offentlige projekter, men henviser til, at der altid vil være en vis usikkerhed ved nye projekter, som man ikke har noget at sammenligne med.

»Til gengæld skal man blive bedre til at ramme, når der er tale om projekter, som ligner noget, man har lavet

før. Tag den nye Metro-strækning: Her er det både til tiden, og budgettet er overholdt. Det betyder, at her-og-nu-prisen får et løft, men ingen har lyst til at vedtage noget, som bliver både forsinket og dyrere end planlagt,« siger Magnus Heunicke.

[axel.andersen@jp.dk](mailto:axel.andersen@jp.dk)

[henrik.olesen@jp.dk](mailto:henrik.olesen@jp.dk)

---

Alle artikler, fotos, grafik og øvrige illustrationer, der er på denne side, stammer fra Jyllands-Posten. Jyllands-Posten har o

Jyllands-Posten, Grøndalsvej 3, 8260 Viby J, +45 87 38 38 38. Email: jp

---