

- Vælg underside -

Kontakt | Hjælp | Annoncering

Få din egen blog på DitCentrum.dk

På DitCentrum.dk bliver du hørt. Opret din profil nu.

**NORDJYSKE**

Opl

Onsdag 9. Maj  
opdateret kl. 10:36**NORDJYSKE**

Søg på nordjyske.dk

Udvidet søgning

Søg

Du er her: Nordjyske Stiftstidende - Indsigt - Artikel

## Prop i løbske budgetter

**DOKTOR: Bent Flyvbjergs afhandling viser, hvordan man sikrer fornuftig økonomi i mega-projekter**

Af Søren Beukel Bak soeren.bak@nordjyske.dk

Forskning i politik og magt kan udløse hurtig, stor og kontant økonomisk gevinst for et samfund. Hvis ellers beslutningstagerne vælger at anvende forskningen i den politiske proces.

Det konkluderer professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet. 8. juni forsvare han sin doktorafhandling "Megaprojekters politik og planlægning: Problemer, årsager, løsninger", der opsummerer 10 års forskning i megaprojekter. De defineres normalt som projekter til over en milliard dollars.

I folkemunde hedder det sig, at budgetterne for den slags byggerier altid løber løbsk. Det passer ikke helt, men tal fra de seneste 70 år viser, at det sker i ni ud af ti tilfælde.

### Fejlskud sorteret fra

I Storbritannien er udviklingen imidlertid vendt. Finansminister Gordon Brown har med direkte inspiration fra forskning, udført af Bent Flyvbjerg og den amerikanske økonom og Nobelpris-modtager Daniel Kahneman, fået indført langt mere realistiske beregnings-modeller.

- De sikrer, at pengene gives til gode projekter, mens fejlskud bliver sorteret fra, siger Bent Flyvbjerg.

Også i Holland er hans metoder blevet taget i brug. Det har blandt andet haft den konsekvens, at et 37 milliarder kroner dyrt projekt for en højhastighedsjernbane er lagt i mølpose. Det var for dyrt i forhold til de fordele, det gav.

Helt så langt er udviklingen ikke nået i Danmark, der ellers står foran i hvert fald tre projekter i mange milliarder-kroner klassen: Fehmern Bælt-forbindelsen, metro-cityring i København og en ny jernbane mellem Ringsted og København.

Sporene kan ellers nok skræmme, for den løbske økonomi gælder udpræget for de fire danske projekter, Bent Flyvbjerg regner som megaprojekter: Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen, metroen i København og senest DR-byen.

Broen over Øresund holdt sig tættest til budgettet med en overskridelse på 26 procent eller fire milliarder kroner, mens metroen satte dansk rekord med sine 151 procent. På verdensplan topper Operahuset i Sydney rekordlisten for de seneste 90 år med en overskridelse på 1600 procent.

### Ingen naturlov

Men selv om det så ofte er gået galt, så behøver det ikke gå sådan. Løbske budgetter er ikke nogen



Forbindelsen over Fehmern bliver formentlig et af de næste danske mega-projekter. Derfor haster det med at beregne det via prognosemodellen, mener Bent Flyvbjerg. Her er det broen mellem Fehmern og det tyske fastland. SCANPIX



naturlov - de skyldes i stedet projektmagere og monumentglade politikere:

- De underbudgetterer bevidst eller ubevidst udgifterne og overbudgetterer indtægterne for at få projekterne vedtaget. Ofte viser de bedste projekter på papiret sig at være de værste i virkeligheden. Det resulterer i en omvendt darwinisme, hvor de dårligste projekter overlever - og konsekvensen bliver økonomiske milliardtab i stedet for den lovede vækst, forklarer Bent Flyvbjerg.

Han nævner tunnelen under Den engelske Kanal som eksempel:

- Den blev dobbelt så dyr som budgetteret, men giver kun det halve i indtægter. Netto har den kostet Storbritannien 99 milliarder kroner at bygge, og forrentningen er negativ. Dertil kan man så lægge det franske tab.

- Den type projekter udvikler sig til en klods om samfundet.

Professoren kan nævne mange andre eksempler, for gennem en årrække har et hold forskere med ham som ankermand samlet på budgetter og regnskaber for de store projekter. Den enorme mængde data har gjort det muligt at opbygge en tabel for forskellige typer af byggerier.

### **Større sikkerhed**

Forenklet sagt viser tabellen, at man for opnå en bestemt sikkerhed for budgettet skal afsætte en given ekstra procentsats. Tallene er forskellige, idet eksempelvis anlæg af motorveje på fladt land ikke rummer nær så mange usikre faktorer som metrobyggeri.

- Ved at bruge metoden går man ud fra, at næste projekt vil ligne de 10-15 seneste på området. Det gør fejlene langt mindre og statistisk tilfældige, understreger han.

Prognose-metoderne i sig selv yder dog ikke sikkerhed. Det er også vigtigt, at projektmagerne bliver holdt ansvarlige med både karriere, prestige og i grove tilfælde endda straffeattest på spil.

- Hvis de ansvarlige ikke oplever nogen konsekvenser, så bliver de bare ved.

- Desuden skal Finansministeriet på banen for at håndhæve de to første punkter. Det er Finansministeriet, der udstikker alle andre ministeriers budgetter, siger Bent Flyvbjerg.

### **Kvik gennemførelse**

I Storbritannien var det netop finansminister Gordon Brown, der fik Flyvbjergs prognose-metoder taget i brug. Og det gik stærkt:

- I løbet af et år var det indført. Gordon Brown kunne se det ene tilfælde efter det andet, hvor budgettet blev overskredet. Med stadig flere store projekter på vej sagde han stop. Nu er det obligatorisk at bruge metoderne for alle projekter i trafikministeriet til over 15 millioner pund - ellers kommer der ingen penge fra finansministeriet. Som forsker var det meget stimulerende og næste uvirkeligt, at det gik så hurtigt - det oplever man sjældent med politisk videnskab, smiler Bent Flyvbjerg.

Med tre megaprojekter under opsejling i Danmark så han gerne metoderne taget i brug også her. Embedsmænd fra Finansministeriet har været på besøg i London for at se på de britiske erfaringer, og som forsøg er en forenklet tabel i brug ved enkelte mindre projekter.

Bent Flyvbjerg vurderer, at det endnu kan nås at lave reelle prognoser for både metro-cityring, Fehmern-forbindelse og den nye jernbane. Men det haster, hvis risikoen for voldsomme

overskridelser skal undgås.

- Personligt har jeg ikke tillid til, at der er regnet rigtigt, siger han.

Tilhængere af de store projekter har ofte kaldt ham bromodstander eller metromodstander:

- Men jeg er ikke modstander af hverken Fehmern-bro eller metroprojektet. Jeg er til gengæld modstander af dårlige prognoser og misinformation, mens jeg er tilhænger af gode projekter og ordentlig information.

Han føjer dog til, at det allerede eksisterende materiale om Fehmern-forbindelsen er langt bedre end det grundlag, der lå, da Folketinget besluttede Storebælts-forbindelsen for små 20 år siden.

Efter 10 år med offentlige megaprojekter flytter Bent Flyvbjerg fokus over på private projekter:

- Dem bliver det stadigt flere af i mega-størrelsen. Sammen med en kollega i Skotland undersøger jeg, om de klarer sig bedre. Vi samler data ind - og det er endnu sværere, end det var for offentlige projekter.

Hvad undersøgelsen viser, tør han ikke gætte på endnu. Det varer mindst et år endnu, vurderer doktoranden.

Lagt på [www.nordjyske.dk](http://www.nordjyske.dk) søndag d. 06-05-2007 kl. 04:00



Klik nedenfor, og start en debat om denne artikel på [DitCentrum.dk](http://DitCentrum.dk). De seneste kommentarer bliver også bragt her på siden.

[Kommenter denne nyhed](#)

NORDJYSKE • Langagervej 1 • 9220 Aalborg Øst • Tlf 99 35 35 35 • Copyright 2007 • [webmaster@nordjyske.dk](mailto:webmaster@nordjyske.dk)