

# Når mænd bygger luftkasteller

**FANTASILLIONER: Jo større offentligt projekt, jo oftere ender de danske skatteydere med en gigantisk efterregning. Netop nu er et højst risikabelt milliardprojekt lige så stille ved at blive realiseret i farvandet mellem Danmark og Tyskland**

Af Jakob Moll og Karin Axelsson

Når politikere og medier går i selvsving over dagens "skandale", er sagens kerne som oftest småpenge i statens husholdning. Få millioner kroner, et par kroner på hver danskers selvangivelse.

Alligevel bliver beløbet vendt og drejet i offentligheden.

Men når en regering en sjælden gang kaster sig ud i en *rigtig* investering - som en bro eller en storbymetro - sker det på et langt mere flosset og uigenemskueligt grundlag.

Det går oftere galt end i noget andet offentligt projekt. Den ene gang efter den anden viser det sig, at når byggerierne skyder op, skyder udgifterne med, indtil hver eneste danske skattebetaler har smidt flere tusinde kroner i et hul.

Ni ud af ti gange springer det offentlige rammerne, når et stort trafik anlæg skrider frem. Både i Danmark og i udlandet.

Og politikerne bærer en stor del af ansvaret, siger professor i planlægning Bent Flyvbjerg fra Aalborg Universitet, en af Danmarks få eksperter i offentligt finansierede byggerier i milliardklassen.

Ifølge professoren er mønstret for det store flertal af projekter, at når først de byggeivrige politikere har lirket den store statskasse op, begynder pengene at strømme ud.

- De kan se, at det er nemmere at få igennem politisk, hvis omkostningerne ser lave ud og indtjeningen ser stor ud. På papiret ser projektet godt ud, men i virkeligheden er udgifterne underbudgetteret og indtægterne overvurderet. Så skifter billedet undervejs, men når balladen så kommer, ved politikerne, at byggeriet er i gang, og så er der alligevel ikke nogen, der stopper det, siger Bent Flyvbjerg.

## Penge i kompostbunken

Listen er deprimerende.

Værst ser det ud for togbaner. De overskrider budgettet med gennemsnitligt 45 procent. Herefter kommer broer og tunneller med 34 procent og veje, som 'kun' overskrider budgettet med i gennemsnit 20 procent.

Sådan ser de kolde fakta ud i følge en undersøgelse af 258 trafikprojekter i 20 forskellige lande, som Flyvbjerg og hans forskningsgruppe på Aalborg Universitet har lavet.

I Danmark er vi nogle af de bedste til budgetoverskridelser: Storebæltsforbindelsens pris svulmede med 55 procent og selve tunnelen med hele 110 procent. Øresforbindelsens landanlæg kostede 68 procent mere end ventet. Dertil kommer metroen, der slår alle rekorder i både Europa og Nordamerika - man skal til ulandene for at finde tilsvarende budgetoverskridelser på bybaner, understreger Bent Flyvbjerg.

Og lige om hjørnet venter den største trafikinvestering, som Danmark nogensinde har foretaget, nemlig Femern-broen, som skal forbinde Danmark og Tyskland.

I Tyskland er der stort set ingen opmærksomhed om broen til det lille sommerhusområde mod nord. Der er da heller ingen tvivl om, at broen i den grad bliver drevet frem af den danske regering.

Alligevel går trafikministeriet stille med dørene.

I disse måneder intensiverer danske og tyske embedsmænd deres mødeaktivitet. Planen er, at Danmark og Tyskland kan skrive under på en hensigtserklæring allerede inden sommerferien. Om et lille års tid kan der så indgås en forpligtende aftale, og så kan de udenlandske brobissere ellers køres ind med busser.

"Detaljerne" kan man læse i Sund & Bælts forundersøgelse fra maj.

32 milliarder senere, hen af 2014, kan et medlem af kongefamilien svinge saksen. Derefter vil cirka 9.000 biler krydse bællet hver dag - billetterne bliver en tand dyrere end Øresund og Storebælt: Omkring 350 kroner for en enkeltbillet i nutidspriser.

Efter "cirka 33 år" vil broen være betalt ud ifølge projektets general og bannerfører, den konservative danske trafikminister Flemming Hansen.

Voila.

## Fatamorgana i beton

Der er kun ét problem.

Ministerens køreplan er en illusion.

I hvert fald ifølge professor i organisationsteori Kristian Kreiner fra Handelshøjskolen i København. Han har en afgrundsdyb skepsis over for langtidsprognoser, der præsenteres som "udregninger".

- Alle ved jo, at det er umuligt at forudsige trafikudviklingen over Østersøen, før broen står der. Men man konstruerer tallene alligevel, fordi man insisterer på, at beslutningen skal være "rationel". Så man opfinder de argumenter og beregninger, der får det til at se sådan ud, siger Kristian Kreiner.

Professoren påpeger, at gigantiske projekter som de danske broer har så mange dimensioner, at enhver prognose bliver "gæt-et-tal". Renten skifter, trafikmønsteret ændrer sig, teknologien bruder frem osv. osv.

Kristian Kreiner vil på ingen måde stemple tallene som manipulerende, hvilket direktør i Sund & Bælt, Peter

Lundhus, da også afviser på det bestemteste. Selvom Peter Lundhus medgiver, at det kræver en "velpuleret krystalkugle" at forudse, hvordan situationen ser ud om 30 år, mener han, at prognoserne er lavet mere fornuftige og konservative end de i bakspejlet for optimistiske tal for Øresundsforbindelsen, der først opfyldes nu 3-4 år efter åbningen.

Men Kristian Kreiner efterlyser ærlighed: At politikerne indrømmer, at projektet *måske* er en succes og *måske* er en dødssejler.

- Jeg ville gerne have en politiker, der turde stille sig op og sige: Det her gør vi, fordi vi tror, det er *rigtigt*, og ikke fordi vi med en eller anden formel har regnet ud, at det kan betale sig.

Professor Bent Flyvbjerg er enig i, at det er så godt som umuligt at levere nogle skråsikre tal om et projekt, som er så langsigtet. Han roser trafikministeriet for at have lavet en økonomisk "risikovurdering".

- Men den er utilstrækkelig, fordi den ikke tager hensyn til, hvad man skal gøre for at undgå, at det går så galt, som det rent faktisk gik på Storebælt, Øresund og i Metroen.

### Politiske fiksfakserier

Embedsmændene i den danske trafiksektor har nemlig ingen imponerende resultatliste.

Mange har formentlig glemt det, men da Storebæltsforbindelsen stod klar efter store forsinkelser, var tunneldelen gået konkurs. Økonomien måtte reddes af en hurtig lov om, at overskuddet fra vejdelene skulle finansiere togbanen.

På samme måde skred budgettet for Øresundsprojektet, og da broen endelig stod der, manglede der kun én ting: bilister. De er efterhånden begyndt at komme, men fremtiden er endnu usikker.

- Hvis Øresund var et privat aktieselskab, ville kursen være faldet brat efter åbningen. og det ville være svært at sælge aktien i dag. Økonomien hænger i vandkorpen, og det er uklart, om projektet kan betale sig selv. I øjeblikket overlever broen på grund af den lave rente og på en skattefidus, hvor underskuddet på Øresund bliver trukket fra i overskuddet på Storebælt, siger Bent Flyvbjerg.

Metroen er heldigvis så ny, at den økonomiske nedtur endnu kan nå at vende, siger Bent Flyvbjerg.

### Skatteborgernes hovedpine

Og hvem betaler så regningen for de risikable projekter?

Ifølge politikerne skulle broerne alle være selvfinansierende. Et politisk columbusæg, som betyder, at en bro i princippet er helt gratis.

Det foregår ved, at staten stiller med de såkaldte "statsgaranterede lån", som har en ekstremt billig rente, fordi finansmarkedet ved, at staten altid vil kunne hive pengene hjem i form af ekstra skatter.

Et privat firma eller en offentligt ejet virksomhed hyres så til at bygge projektet for lånet. Staten hæfter altså for risikoen, hvis de forventede indtægter alligevel ikke kommer.

Det er sådan Storebælt og Øresund blev bygget, og det er sådan, at Femern-broen med al sandsynlighed ender med at blive bygget. I disse uger prøver danske embedsmænd at overbevise de skeptiske tyskere om det fortræffelige i at bygge på den måde.

Tysklands økonomi roder rundt på et historisk lavpunkt, så "gratis" lyder mere besnærende end nogensinde syd for grænsen..

Men ifølge Bent Flyvbjerg er 'den danske model' dog langt fra en god måde at bygge på.

- Økonomisk set er det at snyde. Og igen får det projektet til at se godt ud på papiret, fordi man lader som om, risiko ikke har en pris. Men det ved enhver, som har en bilforsikring, ikke er rigtig. Man vælter risikoen over på skatteborgerne og lader som om, at den ikke er der. Og hvis det går galt, så skal vi alle betale. Sådan er Storebælt og Øresund kørt, og sådan kører metroen også, siger han.

- Hvis politikerne mener, at Femern er et projekt, de gerne vil have politisk, uanset at det er meget risikabelt økonomisk, så bør de sige det. Måske vil det også skabe større respekt hos vælgerne, end at man gang på gang får at vide, at det her er et økonomisk fornuftigt projekt - og så viser det sig, at det i stedet er et hul i statskassen, siger han.

### Hvorfor?

Inde på Christiansborg er det kun en håndfuld politikere, der beskæftiger sig med Femern. På kritikersiden er det som så ofte før SF's Margrethe Auken, der kæmper mod mændenes byggeprojekter. Hun kan snakke i timevis om, hvorfor broen over Femern Bælt er verdens dårligste idé og et økonomisk harakiri.

Man hvorfor tror modstanderen egentlig, at de mandlige trafikpolitikere og -ministre gang efter gang går i krig med de risikable mammutprojekter?

- De vil alle sammen bygge sig en rytterstatue, til når de går på pension. Simpelthen.

Lagt på [www.nordjyske.dk](http://www.nordjyske.dk) søndag d. 08-02-2004 kl. 04:00