

6. maj 2022 kl 03:00

Kommentar af **Michael Svane**

Modstanden vokser mod store infrastrukturprojekter. Løsningen er tidligere borgerinddragelse

Det er nødvendigt at lette foden fra "byggespederen". Ikke for at indføre fuldt stop for trafikale infrastrukturprojekter, men for at bruge tiden på tidligere og bedre borgerinddragelse, skriver Michael Svane.



Den faste Femern-forbindelse er et eksempel til efterfølgelse, skriver Michael Svane.
Foto: Mads Claus Rasmussen/Ritzau Scanpix

Michael Svane Rådgiver, bestyrelsesmedlem Aarhus Havn, fhv.
brachedirektør, DI Transport, næstformand,
Femern Belt Development, Dansk Banegods,
direktør, Dansk Luftfart

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning. Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Kan man tabe et valg på infrastruktur?

Det er et spørgsmål, som danske politikere i stigende grad må forholde sig til.

Det skal dog for en god ordens skyld understreges, at det er mere end vanskeligt at fastslå, at der er en sammenhæng én til én mellem et valgresultat, og så hvad der konkret påvirker vælgeres stemmeafgivning.

Der er naturligvis forskel på valg til Folketinget og valg til regioner og kommuner. Landspolitiske temaer kan sagtens slå igennem også til de lokale valg. Den brede infrastrukturaftale fra juni 2021 med deltagelse af 13 partier var tænkt som et valggrundlag for kommunal- og regionsvalgene i november 2021.

I byer som Aalborg, Aarhus og København kom enkeltprojekter til at dominere valget. Mens Socialdemokratiet måtte konstatere en betydelig tilbagegang, profiterede Enhedslisten i København af partiets indædte modstand mod Lynetteholmen.

“

Vi skal for alt i verden undgå konfrontationer, og vi må ikke havne i en situation, hvor vi som samfund ikke kan udbygge vores mobilitet.

Michael Svane, rådgiver, bestyrelsesmedlem, fhv.
brachedirektør, DI Transport

Der er dog næppe tvivl om, at der i Socialdemokratiet er en analyse af, at kommunalvalget i de største byer

har været påvirket af store infrastrukturprojekter i disse byer.

Lynetteholmen og tredje Limfjordsforbindelse er konkrete eksempler på projekter, der er betydelig modstand mod. Også lokale projekter er i modvind. Det gælder blandt andet en udvidelse af havnen i Aarhus.

Helt generelt må vi nok forvente, at det bliver vanskeligere at få opbakning til at gennemføre (større) trafikale infrastrukturprojekter. Modstanden vil vokse, og det er ikke nødvendigvis båret af det altid tilstedeværende '*not in my backyard*', men også grundlæggende bekymringer for klima, miljø, natur og ønsker om en anden form for vækst.

Det er ikke kun et dansk fænomen, men noget vi ser i mange andre lande, herunder i Europa. Og det er noget, som vi alle skal tage ganske alvorligt. Vi skal for alt i verden undgå konfrontationer, og vi må ikke havne i en situation, hvor vi som samfund ikke kan udbygge vores mobilitet.

Det måske mest kontroversielle projekt i europæisk infrastruktur nogensinde, Stuttgart 21, er fortsat under færdiggørelse. Et projekt, der blev lanceret i 1994 og har givet anledning til voldsomme borgerprotester med til tider voldelige gadekampe. Projektet skal give Stuttgart en ny hovedbanegård. Projektet ventes taget i brug tidligst i 2025.

Som samfund står vi i dag med en langsigtet infrastrukturplan med investeringer for 160 milliarder kroner samt projekter som navnlig en fast Kattegatforbindelse. Alt imens at den faste Femernforbindelse er under anlæg.

Som et kuriosum har Venstre netop nu også meldt sig med opbakning til at afskaffe arealreservationerne i den såkaldte ring 5 transportkorridor fra Helsingør til Køge.

Dermed er der nu et flertal i Folketinget for at afskaffe en af Danmarks længstvarende arealreservationer. Sikkert til glæde for mange og til forundring for færre. Få blot få år siden stod de store regeringsbærende partier fast på, at transportkorridoren skulle bevares.

Det er nok for tidligt at drage den konklusion, at de selvsamme partier vil opgive at udbygge den trafikale infrastruktur i de kommende år, men der er næppe tvivl om, at flere partier vil lette foden fra "byggespederen".

“

Hellere bruge et til to år til yderligere dialog og undersøgelser af borgernes bekymringer og betænkeligheder, frem for at stå fast på en hurtig byggestart.

Michael Svane, rådgiver, bestyrelsesmedlem, fhv.
brachedirektør, DI Transport

Danmark har i sammenligning med mange andre lande en effektiv og god beslutningsproces for infrastrukturinvesteringer. Når et flertal i Folketinget har vedtaget en anlægslov, så er grundlaget for at gennemføre et projekt finansielt, juridisk og politisk på plads.

Mange lande misunder os den fremdrift, som den danske model sikrer. Inden vedtagelsen af en anlægslov er der gennemført forundersøgelser og VVM og også i nogle tilfælde SMV – strategiske miljøvurderinger.

Så burde alt jo være i den skønneste orden! Og dog.

Når man taler med modstandere og skeptikere i forhold til konkrete projekter som for eksempel Lynetteholmen, tredje Limfjordsforbindelse og en fast Kattegatforbindelse, så nævner de ofte, at de ikke

kommer til orde tidligt nok i processen, ligesom mange også er stærkt utilfredse med, at den administrative klageadgang afskæres, og at de som borgere dermed henvises til at gå til domstolene. Dyrt og i manges øjne udemokratisk. I deres øjne er det langt fra nok, at et projekt er vedtaget med et stort flertal i Folketinget.

Det er min klare vurdering, at vi har brug for at styrke borgerinddragelsen i vores beslutningsprocesser. Borgerne skal ind tidligere og derigennem være med til at have indflydelse på undersøgelser og analyser. Jeg vil også anbefale en bredere anvendelse af strategiske miljøvurderinger (SMV). Og helt grundlæggende bør der afsættes mere tid til borgerinddragelse og analyser af forhold, som er kommet frem under de normale høringer.

Hellere bruge et til to år til yderligere dialog og undersøgelser af borgernes bekymringer og betænkeligheder, frem for at stå fast på en hurtig byggestart. Det gælder i hvert fald de helt store projekter som for eksempel en mulig fast Kattegatforbindelse.



Det er vanskeligt at vinde et valg på infrastruktur. Derimod kan man tabe et valg på infrastrukturen.

Michael Svane, rådgiver, bestyrelsesmedlem, fhv.
branchedirektør, DI Transport

Den faste Femern-forbindelse er et eksempel til efterfølgelse. Selv om Danmark vedtog en anlægslov i 2015, så var den tyske godkendelsesproces anderledes omfattende og langvarig. De år, som den tyske side brugte, var i mine øjne godt anvendt, da alle forhold rejst under høringerne blev undersøgt til bunds.

Resultatet kan ses på byggepladserne i Rødby og

Puttgarten. Der bygges på livet løs, men på et omfattende antal undersøgelser af miljø, natur, fugleliv og meget andet.

Krigen i Ukraine og nødvendigheden af at gøre sig fri af russisk gas sætter markant skub i den grønne omstilling. En helt nødvendig del af denne omstilling er en stærkt øget satsning på solenergi og vindkraft.

I forbindelse med de politiske udspil er der peget på nødvendigheden af at sikre en hurtigere fremdrift af konkrete projekter. Der synes tydelige politiske signaler om, at der er behov for at undgå, at klager fra berørte borgere og instanser trækker godkendelser i langdrag.

Jeg skal ikke her vurdere om det er en politisk vindersag, når det handler om opstilling af solcelleanlæg og vindmøller, men mit råd er, at man tænker i mere borgerinddragelse og dialog.

Mens borgere og virksomheder kan have en klar overbevisning om nødvendigheden af en hurtigere beslutningsproces for at styrke den grønne omstilling set i lyset af Ruslands krig mod Ukraine, så er jeg til gengæld overbevist om, at denne overbevisning ikke slår igennem, når det handler om trafikale projekter.

Det er vanskeligt at vinde et valg på infrastruktur. Derimod kan man tabe et valg på infrastrukturen. Vejen frem er ikke et stop for byggeri af for eksempel motorveje som i Wales, men derimod en markant bedre og stærkere inddragelse af borgerne.

Det er nødvendigt at lette foden fra "byggespederen". Ikke sådan at vi ikke skal gå videre med de nødvendige projekter, men sådan at der er tid til grundige analyser af de berettigede bekymringer. Det er en pris, der er værd at betale frem for et "byggestop".

Michaël branchedirektør, DT Transport, næstformand,
Svane Femern Belt Development, Dansk Banegods,
direktør, Dansk Luftfart

SENESTE

Regeringen vil afskære offentligheden fra indsigt i undersøgelse om mordbrand på Scandinavian Star

Regeringen vil fjerne offentlighedens adgang til indsigt i materiale, der indgår i undersøgelse af branden på Scandinavian Star af frygt for, at åbenhed kan skade undersøgelsen og en eventuel senere efterforskning. Aktører er stærkt kritiske og advarer mod, at det kan undergrave tilliden til undersøgelsen og mediers...

Sine Riis Lund 

Nu forventes biltrafikken at stige langsommere end tidligere - og det kan få betydning for nye vejprojekter

Daniel Bue Lauritzen 

Lækket notat: Minister klar med ti tiltag mod dumpning i havet

Hjalte T. H. Kragesteen 

Undersøgelse viser stor mangel på chauffører: "Et meget alvorligt problem"

Daniel Bue Lauritzen 

CO2-reduktioner før vækst og en national klimadag: Borgertinget præsenterer 73 klima anbefalinger

Andreas Esbjørnsen 

Grønt overblik: Det skal du holde øje med i denne uge

Hjalte T. H. Kragesteen 

Ny prognose: Danskerne vil købe flere elbiler - men de sorte fylder mest på vejene længe endnu

Daniel Bue Lauritzen 

Så langt er vi fra at nå 2030-mål: Få overblik over ny klimafremskrivning

Andreas Esbjørnsen 

Vis mere

 **MINISTERSVAR**

VIS ALLE

Susanne Zimmer spørger:

Hvad koster det at anlægge hhv. en kilometer motorvej eller jernbane?

Trine Bramsen svarer:

Er det i orden, at udrykningspersonale kan straffes på samme vis som privatbilister ved påkørselsulykker?

Lea Wermelin svarer:

Har Miljøministeriet foretaget en selvstændig vurdering af Länstyrelsens høringssvar?

Lea Wermelin svarer:

Har der været kontakt mellem Miljøministeriet og de svenske myndigheder efter anlægsloven blev vedtaget?

Trine Bramsen svarer:

Er det rigtigt, at prøvesagkyndige i København ikke kan tildeles parkeringsplads og dermed risikerer p-bøder?

MEST LÆSTE TRANSPORT

- 1. Lækket notat: Minister klar med ti tiltag mod dumpning i havet**
- 2. Modstanden vokser mod store infrastrukturprojekter. Løsningen er tidligere borgerinddragelse**
- 3. Undersøgelse viser stor mangel på chauffører: "Et meget alvorligt problem"**
- 4. Regeringen vil afskære offentligheden fra indsigt i undersøgelse om mordbrand på Scandinavian Star**
- 5. Energistyrelsen nedjusterer sin prognose over væksten i trafikken på vejene***