

Mod politikere og erhvervsliv?

I Danmark har vi et relativt stort antal borgerbevægelser, som aktivt arbejder imod større og mindre infrastrukturprojekter. De er oftest oppe mod stærke erhvervsinteresser og politikere, som skyder millioner af kroner ind i tiltag og kampagner, hvis formål er at virkeliggøre projektidéerne.

Det er på mange måder en ulige kamp, for borgerbevægelserne har hverken samme midler til rådighed eller adgang til beslutninger, som politikere/erhvervsalliancerne.

I forhold til infrastrukturprojekter er der flere ting der adskiller tilhængerne og modstandernes argumentation. I grove træk handler det om et forskelligt syn på, hvad vi skal bruge landet til og hvad der skal definere fremtiden. Nogle argumenter læner sig op af virkeligheden og andre tangerer påfund.

Idéen om en broforbindelse over Kattegat tjener i den forbindelse som et godt eksempel. Som Storebæltsbroen allerede gør det, vil en Kattegatforbindelse forbinde øst og vest Danmark. På tegnebrættet er det med 40 km bro og 50 km motorvej og jernbane det største anlægsprojekt Danmark nogensinde har set. Det vil uden tvivl forandre landskabet og havet markant og repræsenterer derfor en bred vifte af problemstillinger.



Imod Storebæltsbroen?

"Prøv nu at høre her. Rigtig mange var også imod Storebæltsbroen. Så snart den firesporede motorvej og

jernbane skærer igennem Odder-egnen, tværs over Samsø og til Røsnæs vil folk blive glade."

Sådan lyder et af de typiske argumenter fra tilhængere af en fast broforbindelse over Kattegat. Spørgsmålet er om referencen til Storebælt overhovedet er et argument? Kan en bro retfærdiggøre en ny og dobbelt så stor godt 40 år efter? Er vi ikke et andet sted?

Atmosfærens indhold af CO₂ rundede 350 ppm nogenlunde samtidig med at Storebæltsbroens anlægslov blev vedtaget i 1987. Det var på samme tid at Dr. James Hansen fra NASA ved en høring i den amerikanske kongres advarede mod global opvarmning.

Selv om tallet 350 ppm antages for at være det tålelige niveau for mængden af CO₂ i atmosfæren, er der fortsat ingen betydelig samtænkning af de grønne investeringer, vi trods alt ser, og de gammeldags sorte, der fortsætter derudaf. På grund af misinformation, utilstrækkelig politisk ledelse og uindfrie løfter om forandring er vi i dag langt over 422 ppm. Vi startede ved 275 ppm. Konsekvenserne er allestedsnærværende. Alle har efterhånden set og endda mærket klimaets forandring.

Mange var imod Storebælt, så den første del af argumentet om folks generelle tilfredshed med Storebælt er naturligvis rigtigt. Få kan rigtig sige, at de er imod i dag. Men hvis Storebæltsbroen skulle bygges i dag, ville der også være modstand. Det kunne eksempelvis være de støjplagede borgere i Nyborg, der hver dag lægger øre til de ca. 36.000 køretøjer, som dagligt passerer over broen - fem gange flere, end da broen åbnede.

Pointen er her, at man i dag ikke rigtig kan være imod Storebæltsbroen? Den står der jo ligesom og tager os

på tværs af landet. Alle kører på den. Der findes reelt ikke noget alternativt. Færgerne er væk. En endte med at sejle mellem Java og Sumatra i Indonesien.

I dag giver det ikke mening at fjerne Storebæltsbroen. Hverken ud fra et miljø/klimahensyn eller økonomi. Tiden er en anden.

En ny tid

Siden Storebæltsbroens tilblivelse har videnskaben igen og igen bekræftet, at vi har nok. Klimaet kan ikke mere, biodiversiteten lider, ressourcerne er ikke uudtømmelige. Det kan godt være, vi vil have mere; der er bare ikke mere at tage af. I hvert fald ikke, hvis der skal være noget tilbage til de næste generationer.

Det har taget tid, at nå frem til den forståelse, vi har i dag. Dog er der pga. fortsat velkoordineret misinformation og anden fordrejelse af virkeligheden, stadig en god bid vej igen før de afgørende handlinger indfinder sig. Nogen er på forunderlig vis stadig i fuld gang med at ønske os mere.



Diskussionen mellem mere og nok tydeliggøres af de argumenter, der adskiller tilhængere og modstandere af en fastforbindelse over Kattegat.

Tilhængerne er organiseret i den såkaldte Kattegatkomité, som består af Dansk Industri og en række borgmestre og regionsformænd. Komitéen betjenes af sekretærer i Region Midtjylland og Aarhus kommune.

Modstanden kommer fra fire lokale foreninger som på tværs af landet er gået sammen under overskriften "Kattegatforbindelse nej tak".

Argumenterne

Overordnet set er tilhængere fast besluttet på, at en bro vil skabe nye muligheder for **vækst og udvikling**. Desværre undgår tilhængerne spørgsmål om, hvad man ønsker mere af og det bliver derfor hurtigt en unuanceret snak. Vækst for væksten skyld lyder ikke så godt i dag som det gjorde, da Storebælt stod færdig.

Modstanderne har i snakken om vækst fokuseret på nutidens økonomiske modeller, der i vidt udstrækning fejler, når det kommer til de udfordringer, vi skal løse. Indgroet i modeller er det givet, at vi skal have mere? Modstanderne vil derfor meget gerne se økonomien i lyset af fremtidssikrede regnemodeller og her finde en farbar udviklingsretning. Modeller der tager hensyn til, hvad der skal vokse.

Når tilhængerne med baggrund i estimerede trafikalt fastslår, at man ved at benytte en Kattegatforbindelse opnår en markant **tidbesparelse**, ignorerer man belejligt de mange forskellige trafikrelaterede forhold, der ikke har noget med selve broen at gøre, men som vil have indflydelse på rejsetiden. Eksempelvis arbejder både Aarhus og Københavns kommune på at få bilerne ud af byerne.

Specielt for bilister, argumenterer modstanderne, er det tvivlsomt, om en bro overhovedet vil ende med at komme hurtigere på tværs af landet. Jernebanen er ligeledes en joker med eksempelvis Ringsted Station som flaskehals, hvorfra forsinkelser hurtigt kan sprede sig.¹ De estimerede tidbesparelser kommer derfor hurtigt til at fremstå som et trafikalt glasbillede, som ikke har meget med en erfaringsbaseret virkelighed at gøre.

¹ <https://www.tv2east.dk/ringsted/baneprojekt-ved-ringsted-haenger-i-en-tynd-trad>

🌱 Tiden spiller også ind når tilhængerne henviser til, at en broforbindelse vil skabe **sammenhængskraft**. Logikken er, at den kortere afstand vil give mennesker og virksomheder nye muligheder, hvilket utvivlsomt er rigtig. Hvis man kan køre over en bro, hvor der ikke før var en bro, er der tale om nye muligheder. Spørgsmålet er, om det overhovedet er det, hvad vi har brug for? Kan tid overhovedet levere sammenhængskraft? Vi ved det ikke, for det er ikke noget der er undersøgt.

Modstanderne mener, at der findes hundredevis af både billigere og skånsommere måder at skabe sammenhængskraft på. I et så lille land som Danmark base-res sammenhængskraft ikke nødvendigvis på afstand. Ingen siger at Odenseaneren føler sig mere hjemme i København end Aarhusianeren? Sammenhængskraft er i høj grad noget, man finder i lokalområder. Derfor er bekymringen om, at en gigantisk bro vil ødelægge sammenhængskraften på eks. Samsø nærværende. For hvad sker der, når en bro reducerer en ø til en forstad til både Aarhus og Kalundborg?

🌱 Tilhængerne fremhæver også **forsyningsikkerhed**, som et vigtigt argument. Det hænger sammen med, at en eller flere gale mænd vil have en bid af Ukraine og mere til. Nogen kunne finde på at sabotere Storebæltsbroen.

Modstanderne stiller spørgsmål ved, hvilken sikkerhed en ekstra bro give? Kan man ødelægge en, kan man naturligvis også ødelægge to. Eksempelvis skal antallet af ødelagte søkabler nu tælles på mere end en hånd. Forsyningsikkerheden i en krigssituation, hævder modstanderne, kræver en helt anden tilgang end en bro til 110 mia., der kan ødelægges med en lastbil fuld af gødning, en planlagt påsejling eller med et enkelt tryk på en knap.

🌱 Tilhængerne henviser til, at en bro over Kattegat vil løse **trængsel** på Storebælt. Det er et forholdsvist nyt

rationale, for da Kattegatkomitéen blev til i 2008, oplevede Storebælt ikke trængsel. Argumentet er altså i lighed med behovet for forsyningssikkerhed kommet til løbende.

Det er svært at finde en trafikforsker, der ikke påpeger, at motorveje skaber mere trængsel. Derfor holder modstanderne fast i, at flere veje ikke løser trængslen, hverken på Storebælt eller i byerne. Vejdirektoratet vurderer eksempelvis, at en bro over Kattegat vil skabe et trafikspring på 29 pct. for vejtrafikken.² Hvorfor skabe mere? Det centrale spørgsmål er, hvad det egentlig er for nogle behov, vi vil opfylde og hvor mange forskellige løsninger, der kan identificeres? Er en gigantisk bro overhovedet en prioritet? Modstanderne efterspørger en vision for det samfund og de transportmæssige løsninger, der passer ind her. At ønske sig noget, for efterfølgende at finde ud af, hvad man kan bruge det til, passer bare ikke ind i tidens problemstillinger. Endvidere vil forbindelsen bidrage negativt til de trængselsudfordringer der opleves i Aarhus og i København.

🌱 Opfyldelsen af **klimalovens** bestemmelser har selv med lidt talmagi vist sig at være svær at efterleve. Danmark er juridisk forpligtet til at reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med 70 %. En bro over Kattegat vil øge udledningen med 2-3 mio. tons. Tilhængerne peger på, at den kortere rejsetid vil give CO₂-besparelser og med tiden gøre det til en klimamæssig gevinst.

Modstanden peger på at både elbiler og elfærger er på fremmarch og at CO₂-besparelsen ikke vil være særlig stor. De 2-3 mio. tons vil have stor betydning for klimalovens delmål, og betyde at der skal reduceres yderligere andre steder.

På seks områder står modstanderne lidt alene med deres argumenter, for her er tilhængerne ikke rigtig til at få i tale. De er som følger:

² <https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/05/Forskelle-ift.-trafikale-beregninger-i-strategisk-analyse-fra->

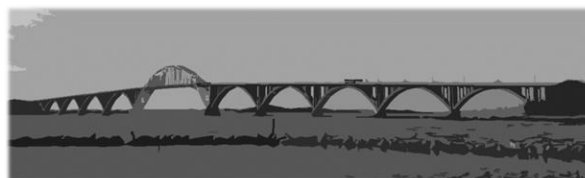
2018-samt-sammenligning-ift.-indsamlet-data-om-oest-vest-trafikken.pdf

🌱 Teknologisk set kræver den grønne omstilling store mængder **råstoffer** - sand, grus og sten - til både udbygning af fjernvarme og øget elforsyning. Hertil kommer materialer til en omfattende klimatilpasning. Alt tyder på, at det samlede behov for råstoffer vokser. Samtidig med at der er udsigt til at forsyningerne falder. Hvis Danmark havde en national råstofplan, ville den nok påpege at sikringen af den grønne omstilling ikke skal udfordres af en gigantisk bro.

🌱 En motorvej over Kattegat vil medføre sundhedsskadelig **støj** i Østjylland, på Røsnæs og på Samsø. Steder der i dag ikke er præget af støjproblemer. Trafikstøj er ikke rigtig noget tilhængerne beskæftiger sig med. Ej heller når modstanderne påpeger, at det er det næststørste miljøproblem i EU. Støj giver stress, hovedpine, søvnbesvær, indlæringsproblemer og forstyrrer mulighederne for at hvile og koble af. Et forsigtigt skøn fra Miljøstyrelsen siger, at der årligt dør mellem 200-500 danskere for tidligt af hjertesygdom og forhøjet blodtryk som følge af vejstøj.³ Måske hænger det sammen med at Danmark operere med en støjgrænse på 56db, hvor WHO siger 53 db, hvilket pga. den logaritmiske decibel-skala kun udgør den halve støj.

🌱 **Turisme** og lokale forhold er heller ikke noget, tilhængerne tager sig meget af. Samsø ligger uforstyrret i rigets midte, Røsnæs er indskrevet i Danmarks Naturkanon, Odder har Dyngby Strand osv. Samtaler om turisme og lokale forhold kommer aldrig rigtig i gang, men som en tidligere formand for Kattegatkomitéen engang sagde, så kan man jo bare flytte. Modstanderne spørger sig selv, om det er et argument?

🌱 Vi ved at 9 ud af 10 **megaprojekter overskrider budgetterne**. De italienske brobyggere (SBJV) bag Storstrømsbroen kom ud af 2022 med et svimlende underskud på godt 1,4 milliarder kroner. Dermed var det fjerde år i træk, at penge blev tabt på at bygge broen. Resultatet er, at SBJV kræver intet mindre end 2,785 mia. kr. af Vejdirektoratet.⁴ Det er mere end en fordobling af den oprindelige entreprisum på 2,057 mia. kr.⁵ Modstanderne har derfor historien på deres side, når de påpeger, at en bro over Kattegat nemt kan koste 200+ mia. og altså dobbelt så meget som antaget. Det vil få økonomien, som i forvejen er afhængig af fortsatte indtægter fra Storebælt, til at skride fuldstændigt. Storstrømsbroen skulle desuden have været færdig i 2022, samtidig med at Storebælt skulle have været gratis.⁶



🌱 Et helt andet argument handler om **arbejdskraft**. Hvor den skal komme fra er svært at få hold på. Under hvilke arbejdsforhold skal den inviteres ind? Lolland Kommunes rekrutteringsrådgivningscenter vurderer, at cirka 35-40 pct. af medarbejderne på Femern Bæltprojektet hos både entreprenører og underleverandører er danske.⁷ Meget tyder på, at de udenlandske arbejdsgiver ser stort på overenskomstaftaler og at fagbevægelsen har nok at se til.⁸ Samtidig er der brug for mange entreprenørarbejdere i den grønne omstilling,

³ <https://mst.dk/borger/affald-og-forurening/stoejforurening/forebyggelse-af-stoejgener>

⁴ Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet.

⁵ https://www.soefart.dk/article/view/1039291/entreprenor_far_milliardunderskud_pa_storstromsbroen

https://www.licitationen.dk/article/view/1038689/enormt_belob_her_er_entreprenors_krav_mod_vejdirektoratet

<https://folketidende.dk/guldborgsund/endnu-et-raedselsaar-for-selskab-bag-storstromsbro-byggeri>

⁶ <https://www.tv2east.dk/slagelse/efter-25-aar-skal-man-stadig-betale-for-at-koere-over-storebaelt-her-kan-du-laese-hvorfor>

⁷ <https://femern.com/da/presse/nyheder/femern-byggeriet-tiltraekker-arbejdskraft-fra-store-dele-af-landet/>

⁸ <https://fho.dk/blog/2023/06/02/vigtig-sejr-femern-overenskomst-med-fbc-gaelder-ogsaa-arbejde-til-vands/>

hvor mange projekter i forvejen forsinkede.⁹ Da det på mange måder er de samme hænder, der skal bruges, dikterer en manglen på kvalificeret arbejdskraft, at vi må vælge.

Et sidste argument handler om **saltvandsgennemstrømning**. Saltholdigheden er en forudsætning for livet i Østersøen og det er derfor vigtigt, at vand kan passere frit fra Kattegat til Østersøen. Både Storebæltsbroen og Øresundsbroen tog hensyn til vandgennemstrømningen, men det gør etableringen af nyere projekter på havet ikke i samme grad (eks. Lynetteholmen, Femern). Det ubesvarede spørgsmål er om det overhovedet kan lade sig gøre at bygge en bro over Kattegat uden at blokere gennemstrømningen til Østersøen? I forundersøgelsen af en Kattegatforbindelse fra Vejdirektoratet indgår en såkaldt 1-lags-model, som ikke tager højde for vandmassernes lagdeling. I bedste fald kan modelresultaterne derfor kun sige noget om en blokering af volumen, men ikke salt.



Det ses tydeligt hvordan Danmarks position har betydning for vandgennemstrømningen til Østersøen (Google Earth).

Retning for fremtiden

Forskellighederne i for og imod lejrene er til at få øje på. Når store interesseorganisationer går sammen med politikere, er der nærmest ingen grænser for økonomi og adgang til beslutningsprocesser. Det er millioner af kroner mod de få midler modstandsforeningerne kan skrabes sammen. Det er lønnet arbejde i dagtimerne mod det frivillige aften- og weekendarbejde.

I grove træk leverer tilhængerne en god blanding af politisk og videnskabelig argumentation. Ved at blande de to kan det videnskabelige argument undlades, når det ikke passer ind i de politiske ønsker.

Samtidig bakkes tilhængerne argumenterne op af politisk bestilte rapporter, hvor konklusioner og resuméer meget tydeligt er afstemt i forhold til at realisere projekterne. De forskellige problematikker, som det gigantiske broprojekt giver anledning til, sættes fortrinsvist i et positivt lys. Ord som erstatningsnatur introduceres, støj nedtones, hastighed skrues op, sammen med et hav af samfundsudviklende potentialer. Modstanderne har ikke en chance, ej midler til at forme et modsvar, når tilhængerne bakkes op af et Vejdirektorat, stats-ejede virksomheder og konsulentfirmaer, som står til at lukrere på opgaven.

Manglen på et overordnet formål stikker frem, og broprojektet fremstår herved som et ekstremt eksempel på den transportpolitik, vores folkevalgte i mange år har haft for vane at ty til. Her finder man også den tredje Limfjordsforbindelse, en motorvej ned gennem Midtjylland, en ny broforbindelse mellem Als og Fyn, Ring 5, endnu en forbindelse over Øresund og mange større eller mindre projekter, der er under forberedelse. Alle er blevet til uden en national mobilitetsstrategi og er derfor et resultat af politiske studehandlinger, hvor noget for noget bliver det styrende element.

⁹ <https://www.zetland.dk/historie/sKENp3XK-aekdaa3R-3976b>

Beskyldninger om NIMBY¹⁰ er naturligvis allestedsnærværende, når modstanderne står for skud; selv om denne degradering ikke holder. Vedholdenheden af modstanden og den organisering den former, fastholdes af en respekt og erkendelse af den virkelighed videnskaben fortæller os, vi står i. Kort sagt: Vi har nok, og vi skal ikke ødelægge mere, af det vi har. Det er ikke modstandernes baghaver der tales om, men naturen og fremtidens samfund, der vægtes.

Pres oppe fra

Broforbindelsen over Kattegat blev i 2015 langt i graven af den daværende transportminister Hans Christian Schmidt (V). Dengang viste en analyse, at den ville koste kr. 118 mia. og blev derfor antaget for at være for dyr.

Efterfølgende blev idéen genoplivet op af Ole Birk Olesen (LA), da han var transportminister i 2018. Kreativiteten for at få broen til at blive billigere blev bl.a. beskrevet som fup og fidus.¹¹ Ikke desto mindre blev der givet 60 mio. til den førømtalte forundersøgelse og efterfølgende kastet nogle millioner efter enkelte opklarende spørgsmål.

Under selve forundersøgelsen hed Transportministeren Benny Engelbrecht (S), men han måtte trække sig efter et flertal i Folketinget udtrykte mistillid til ham. Da forundersøgelsen var færdig i 2022 var Trine Bramsen (S) kommet til. Hun valgte at udsende følgende kryptiske meddelelse:

- Forundersøgelsen af Kattegat giver ikke grundlag for at igangsætte projektet. Således vil der ikke blive iværksat konkrete anlægsaktiviteter. Der er politisk opbakning til videre drøftelse af igangsættelse af yderligere undersøgelser af klima- og miljøkonsekvenser.¹²

På mange måder er det en sjuske besked. Den første del lægger modstanden ned. Bare rolig der sker ikke

noget. Næste sætning er direkte gådefuld, for ligegyldigt hvordan forundersøgelsen havde set ud, vil *konkrete anlægsaktiviteter* forudsætte en projektering og miljøkonsekvensvurdering, før en anlægslov kan fremsættes i Folketinget. Den sidste del af meddelelse trumfer resten og kan udemærket oversættes til:

- Der er politisk opbakning til at finde en farbar vej og få projektet vedtaget.

Druknet i flere tusinde siders rapporter fra forundersøgelsen, har det været meget svært for modstanderne at blive hørt. Ikke blandt befolkningen, men på Christiansborg. Modstanderne har afholdt tre høringer på Christiansborg for netop at gøre det nemt for politikerne at indgå i en samtale, men stort set ingen møder op. Kun folket.



Manglen på konkretisering

Det er let bare at ryste på hovedet og se på modstanderne som inkompetente når støj, pris, trængsel, klima, havmiljø, udviklingsretning osv. udfordres. Det er her at anklagen om, at man også er imod Storebælt opstår. Det er fortrinsvist noget, der politisk bliver sagt hen over midten.

Ingen er imod Storebælt, hvorfor anklagen bliver en skjult latterliggørelse med hentydninger til, at modstanderne generelt set er imod samfundsudviklingen.

Det er overordentligt svært at diskutere eller forholde sig til noget, der er diffust. At bygge en bro er naturligvis en udvikling i sig selv, men hvilken udviklingsretning giver den og er det, hvad vi har brug for?

¹⁰ NYMBY = not in my back yard.

¹¹ <https://www.altinget.dk/artikel/david-trads-ole-birk-ole-sen-bestilte-fup-notat-om-bro-men-det-blev-opdaget>

¹² <https://www.trm.dk/nyheder/2022/forundersogelsen-af-fast-kattegatforbindelse>

At give plads er også en udvikling. Begrænsningen har betydning for fremtidens udviklingsretning. Videnskabeligt set er det præcist, det vi har brug for.

Det burde ikke være nødvendigt at sige det, men projekter bør ikke være et mål i sig selv, og da slet ikke et på tegnebrættet 110 mia. kr. dyrt megaprojekt.

Vi lever i en tid, hvor vores transportvaner er under voldsom forandring. Hvorfor bygge stort, når vi faktisk ikke ved om, vi har brug for det i fremtiden.

Alt for meget peger på at en gigantisk bro vil modarbejde en lang række af de udfordringer vi står overfor? Tiden er løbet fra idéen om en Kattegatforbindelse.

Januar 2025|hh