

Danmarks største anlægsprojekt eller grøn omstilling?

Megaprojekter kan være alt lige fra store IT-løsninger, energiproduktion, bygninger, lufthavne, jernbaner, veje til broer og tunneler. Omkostningerne tælles ikke i millioner men i milliarder.

I følge verdens førende samfundsforsker inden for store anlægsprojekter, professor Bent Flyvbjerg, overskrider ni ud af ti megaprojekter både budgetter og deadlines og kan kædes sammen med en række politiske og økonomiske problemer.

Der har i mange år været talt om etableringen af en Kattegatforbindelse. En eller to motorveje plus en jernbane tværs igennem det åbne Østjyske landskab,¹ op på en bro og lige ud i Naturpark Svanegrund,² tværs over Samsø på mere motorvej og jernbane og videre op på en endnu større bro over Samsø Bælt, for så at gå i land på naturperlen Røsnæs³ med motorvej mod Kalundborg. Med en længde på ca. 37 km vil den være over 2,5 gange længere end Storebælt og over dobbelt så lang som den kommende Femern-tunnel. Det vil, hvis det realiseres, være Danmarks hidtil største og dyreste anlægsprojekt - et megaprojekt af hidtil usete proportioner.

Usammenhængende omkostninger

Det tætteste vi i Danmark kan komme på en Kattegatforbindelse er Storebæltsbroen, som på trods af sin mindre end halve længde også kategoriseres som et

megaprojekt. Erfaringen viser at broerne over Storebælt endte med at blive 55 pct. dyrere end antaget og temmelig forsinket. Det var netop førmentalte professor Bent Flyvbjerg der regnede sig frem til budgetoverskridelsen. Bygherren, A/S Storebæltsforbindelsen, der er ejet af Sund & Bælt Holding A/S, der igen er ejet af den danske stat, forsøgte ellers af flere omgange at nedtone den endelige pris ved at holde fast i, at der kun var tale om noget nær den halve overskridelse - nemlig 29 pct. Men efter en del tovtækkeri fandt den kompromisløse professor medhold hos de af Folketingets valgte Statsrevisorer.⁴ 55 pct. var det korrekte tal.

Med Storebælt var det ikke første og sandsynligvis heller ikke sidste gang, at der i forbindelse med megaprojekter bliver fiflet med tallene. I det hele taget findes der mange eksempler på såkaldte *politisk acceptable priser*, som ikke korresponderer med virkeligheden. Priserne forsøges tidligt i processen gjort så små som muligt for at sælge projektet og er derfor iflg. Professor Bent Flyvbjerg ofte præget af spin eller godt tilslørede løgne. Taktikken med *politisk acceptable priser* bruges med andre ord til at få projekter stemt igennem og få afsat nok midler til at igangsætte forundersøgelser eller sågar få stukket spaden i jorden. Jo mere der sættes i gang, jo flere der er involveret, og jo flere penge der er afsat og brugt, desto nemmere er det at få projektet til at blive til virkelighed.⁵

¹ <https://kommuneplan2021.odder.dk/maal-for-udvikling/det-aabne-land/landskab/>

² <https://naturpark.svanegrund.dk/#>

³ <https://mst.dk/borger/natur-og-fritid/natur-og-biodiversitet/naturkanon/roesnaes>

⁴ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023) s. 205

⁵ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023) s. 35

Det brede infrastrukturforlig fra 2021 (Infrastrukturplan 2035)⁶ er et rigtig godt eksempel på, hvordan en aftale fastholdes. Forliget omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035 og indebærer nye initiativer på transportområdet for 105,8 mia. kr.⁷

I en opgørelse som Nyhedsmagasinet Ingeniøren har lavet over en stor del af projekterne i den trafikale milliardplan, står gevinsterne ikke mål med omkostningerne til anlæg og de afledte negative konsekvenser såsom CO₂-udledning, ødelagt natur, støjlager, støv og andre miljøgener.^{8,9} Bare 2½ år efter forliget blev indgået, har Folketinget modtaget nye samfundsøkonomiske beregninger, fordi eksisterende beregninger var forældede, og/eller fordi beregningerne, som beslutningerne var taget på, ikke var lavet grundigt nok. Paradoksalt nok viser det sig, at der i forliget er projekter for 9,1-10,9 mia. kroner, hvor den samfundsøkonomiske forrentning placeres under de 3,5 pct., der opfattes som en god investering.¹⁰

Der kan ikke være nogen tvivl om, at der er brug for at tage en tænkepause og stoppe igangsættelsen af projekterne. Der er behov for et opdateret beslutningsgrundlag, der ud over økonomien også er konsistent med vores miljø- og klimamål. Men på trods af denne nye viden ønsker forligskredsen ikke at korrigere aftalen. På forunderligvis lader man sig stædigt fastlåse af en aftale.

Forsinkelser er velkendte problemer

Den endelige anlægslov for Storebæltsforbindelsen blev vedtaget i 1987. Det fremgik at broen eller rettere bro-

erne skulle etableres i to etaper med jernbanen færdiggjort i 1994 og vejforbindelsen tre år senere. Primært pga. uheld i forbindelse med tunnelarbejdet åbnede jernbanen først d. 1. juni 1997 og motorvejsbroen året efter d. 14. juni 1998.^{11 (12)}

Det er ofte sværest at lave det første projekt. Det er her erfaringerne gøres, som potentielt kan gøre det næste lignende projekt lettere at udføre. Megaprojekter er i den sammenhæng ofte i sig selv unikke. Derfor er arbejdet, der skal udføres præget af manglende erfaring, hvilket derfor bliver en af hovedårsagerne til, at projekterne ender med at overskride budgetter og bliver forsinkede. Med det vi ved i dag, er der absolut ingen grund til at tro, at dette ikke også vil gøre sig gældende for en Kattegatforbindelse. Ingen kan med rette sige sig fri for usikkerheden i prissætningen og leveringen af noget så erfaringsmæssigt uprøvet som en Kattegatforbindelse.

Ifølge professor Bent Flyvbjerg ender broer i gennemsnit med at være 26 pct. dyrere end først antaget.¹³ Som nævnt er vores bedste referenceramme til en Kattegatforbindelse Storebæltsbroen, der altså sprængte budgetterne med 55 pct. Naturligvis kan der argumenteres for, at vi har lært af Storebæltsbyggeriet og at disse erfaringer vil komme os til gode. Men det er langt fra sikkert.

En nutidig referenceramme er den nye Storstrømsbro. Oprindeligt var det meningen, at den skulle være klar til vejtrafik i 2022 og for togtrafik i 2023. Nu er forventningen, at broen først åbner for biltrafik i slutningen af 2025 og for togtrafik i starten af 2027.

⁶ Infrastrukturplan 2035 er en aftale mellem Socialdemokratiet (det regeringsbærende parti), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne.

⁷ <https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekst-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf>

⁸ <https://ing.dk/artikel/folketinget-vil-opfoere-urentable-motorveje-og-jernbane-milliarder-boer-droppe-projekter>

⁹ <https://concito.dk/concito-bloggen/groen-omstilling-kræver-ny-tilgang-til-infrastrukturbeslutninger>

¹⁰ <https://ing.dk/artikel/folketinget-vil-opfoere-urentable-motorveje-og-jernbane-milliarder-boer-droppe-projekter>

¹¹ <https://denstoredanske.lex.dk/Storeb%C3%A6ltsforbindelsen>

¹² <https://danmarkshistorien.ing.dk/titles/ingarkiv/8334/publications/8788/pages/36> (øverst til venstre side 37).

¹³ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023) s. 192

Blandt andet pga. forsinkelserne ser det - trods broens relativt beskedne størrelse - ud til at den bliver adskillige milliarder dyrere end først antaget. De italienske brobyggere bag Storstrømsbroen SBJV (Storstrøm Bridge Joint Venture) kom ud af 2022 med et svimlende underskud på godt 1,4 milliarder kroner. Dermed var det fjerde år i træk, at der tabtes penge på at bygge broen. Resultatet er, at SBJV kræver intet mindre end 2,785 mia. kr. af Vejdirektoratet.¹⁴ Beløbet, som en aktindsigt i klageskriftet til Voldgiftsnævnet har afsløret, er mere end en fordobling af den oprindelige entreprisum på 2,057 mia. kr.¹⁵

At et megaprojekt bliver dyrere end forventet og at leveringen forsinkes er mere reglen end undtagelsen.¹⁶

Tidsperspektivet er et vigtigt parameter

Hvis et megaprojekt ikke skal overskride de fastsatte budgetter, er det vigtigt at det afvikles inden for en relativt kort tidsperiode. Uanset hvor relativt det så end vil være, kan en broforbindelse over Kattegat ikke afvikles inden for en kort tidsramme, og perioden, hvor noget kan gå galt, vil derfor være stor. Det kan være prisudviklingen for materialer, som vi har set med Ruslands endeløse krig mod Ukraine eller klimarelaterede naturkatastrofer (storm, oversvømmelse mv.), som vi ved vil blive hyppigere og hyppigere.

Hvis man ikke får estimeret anlægstiden korrekt, vil forsøg på at rette fejl for at komme tilbage på sporet også give ekstraomkostninger. Man vil være tvunget til at øge arbejdsindsatsen i form af længere arbejdstider

og/eller flere ansatte, hvis det overhovedet er muligt, og derved generere højere lønomkostninger. Det er også let at forestille sig, at man går på kompromis med materialevalget, for at gøre det billigere, hvilket så vil få kvalitetsmæssige effekter.

En Kattegatforbindelse vil tidligst stå færdig ca. 15 år efter, at det besluttes at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og projektering.¹⁷ Hvis den bygges i samme kvalitet som Storebælt vil den stå i 200 år.¹⁸ Prisen der er estimeret til på 110 mia.¹⁹ er udregnet i 2020 og derfor højst sandsynlig allerede estimeret alt for lavt.

Modstandere argumenterer for at prisen nærmere er det dobbelte.²⁰ Med en leveringstid i (tidligst) 2040, lang levetid og en pris på et trecifret milliardbeløb er det selvklaart, at tidsperspektivet spiller en utrolig stor rolle i prissætningen og at man fra politisk side vil gøre klogt i at præcisere denne usikkerhed.

Forældet og uklart formål

Kattegatkomiteén som er en offentlig og privat støttet gruppe af brotilhængere arbejder med en vision, hvor:

- en Kattegatforbindelse vil være en vigtig brik i udbygningen af et moderne og kreativt service- og vidensamfund, der kan udløse ny dynamik, vækst og muligheder for et bedre liv i hele Danmark. Der kan skabes et nyt kraftcenter, der vil kunne markere sig som et attraktivt nordeuropæisk vækstområde, hvor der som ringe i vandet vil opstå nye muligheder for vækst og udvikling i alle regioner i Danmark.²¹

¹⁴ Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet.

¹⁵ 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>

¹⁶ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023)

¹⁷ <https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/06/Sammenfattende-rapport-Kattegat-Kombineret-vej-og-jernbaneforbindelse-1.pdf> (s. 13).

¹⁸ <https://www.berlingske.dk/business/droner-og-kunstig-intelligens-fordobler-storebaeltsbroens-levetid-fra-100>

¹⁹ <https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/06/Sammenfattende-rapport-Kattegat-Kombineret-vej-og-jernbaneforbindelse-1.pdf> (s. 123).

²⁰ <https://www.altinget.dk/transport/artikel/debat-hvis-kattegatforbindelsen-etableres-ser-det-sort-ud-for-baade-oekonomien-og-miljoeet>

²¹ <https://kattogatforbindelse.dk/om-kattegatkomiteen>

Det må siges at være indlysende at megaprojekter altid skal starte med en vision. Hovedproblematikken i denne sammenhæng er, at idéen om en Kattegatforbindelse sandsynligvis blot er ét af mange svar på ovenstående vision. Man er for flere år siden blevet fastlåst i, at en bro kan opfylde visionen. Konsekvensen af at være fastlåst i sin løsning er at visionen tilsidesættes. Fejlagtigt får den ikke lov til at indgå i den videreudviklende proces. Heller ikke selv om samfundet forandrer sig. Derfor ved vi i dag ikke, om en broforbindelse er det korrekte eller mest optimale svar.

En underliggende og bemærkelsesværdi tendens er, at der politisk tales om en Kattegatforbindelse på Aarhus' rådhus, men ikke på Københavns rådhus. Derfor kan man hurtigt få den tanke, at broforbindelsen handler mere om at komme hurtigt fra Aarhus til København og ikke omvendt og derfor heller ikke så meget om den ovennævnte vision.

Forundersøgelsen til 60 mio. er i sin konklusion mest af alt et svar på et spørgsmål om, hvor store omkostninger der er ved at bygge en bro over Kattegat. Undersøgelsen har ud over en række tidsbesparende argumenter meget lidt at gøre med, hvorfor der skal bygges en bro, eller som indikeret om der findes bedre og måske endda mere tidssvarende alternativer. Sammenhængskraft er eksempelvis et af de ganske få øvrige argumenter, der anvendes for at understøtte opførelsen af en Kattegatforbindelse; men argumenterne for at sammenhængskraft kan opnås på mange andre og ikke mindst billigere måder udebliver.

Det kan ikke understreges nok, hvor vigtig det er at have et overordnet vision for et infrastrukturprojekt så stort som en Kattegatforbindelse. Ligeledes er det vigtigt aldrig holde op med at spørge, hvorfor man har netop den vision.

Idéen om en Kattegatforbindelse er lang fra ny. I august 2007 fremlagde Folketingets trafikudvalg et notat, hvori en fast forbindelse fra Kalundborg via Samsø (evt. syd for Samsø) til Jylland ved Gylling/Hov/Odder blev nævnt. Af notatet fremgår det, at det er en løsning på byudvikling og trafikvækst.²² Ligeså er Kattegatkomitéens vision udtænkt på et tidspunkt, hvor miljø- og klimakrisen ikke var alment accepteret. I dag melder der sig en række vigtige og alment accepterede spørgsmål, hvis man har en vision der påstår at 37 km motorvej over et hav vil skabe *nye muligheder for vækst og udvikling i alle regioner i Danmark*.

Ny vision

Før man overhovedet begynder at forestille sig en Kattegatforbindelse vil man gøre sig selv en kæmpe tjeneste, at udarbejde en beskrivelse af det samfund og de transportmæssige løsninger og muligheder man ønsker at Danmark skal have om - lad os sige - 20 år. Den vision vil stå i skærende kontrast til den tænkning som præger tilhængernes tankesæt og som de fleste nok i dag kan se, hører et andet århundrede til.

Med en ny vision kan man påbegynde en liste over løsningsforslag, der kan opfylde de behov man identificerer og som tager hensyn til de begrænsninger som fremtiden fordrer. Nutidens fokus på en Kattegatforbindelse har glemt dette. Det burde ikke være nødvendigt at sige det, men projekter bør ikke være et mål i sig selv og da slet ikke (på papiret) 110 mia. kr. dyre megaprojekter.

Når et projekt eller produkt er et mål i sig selv, kaldes det normalt en hobby. Uden for hobbylokalet giver det ikke mening at lave et projekt, for så at finde ud af, hvad man præcist skal bruge det til det.

I virkelighedens verden bør projekter ansues på en tidslinje, hvor visionen er placeret i en kasse yderst til højre. Derfra arbejder man sig bagud for at vurdere og

²² <https://www.ft.dk/samling/20072/almindel/tru/spm/188/svar/520063/521360.pdf>

prioritere, hvilke løsninger der skal til for at opnå visionen.



Efter <https://energyfutureslab.com/backcasting-starting-with-the-end-in-mind/>

Som en Kattegatforbindelse i dag er tænkt, er den et ikke særlig gennemtænkt udtryk for en ikke særlig præcis mængde menneskers behov her og nu uden videre overvejelser om den samfundsmæssige betydning af det behov. Der eksisterer i dag ikke nogen opdateret overordnet samfundsmæssig vision for en Kattegatforbindelsen.

Behovet synes at forblive, at nogen ønsker at komme hurtigere fra Aarhus til København. Idéen bliver to broer, en jernbane og mange kilometer motorvej og man er nærmeste klar til hvad som helst for at få projektet igennem. Idéen dominerer visionen og ikke omvendt.

Daværende transportminister Hans Christian Schmidt (V) kunne godt se at økonomien i en Kattegatforbindelse ikke hang sammen. I en tre år forsinket rapport blev broprojektet i 2015 estimeret til at koste 118 mia.²³ Det var for dyrt og derfor forsøgte Hans Christian Smith at lægge projektet i graven. Tilhængerne havde imidlertid svært ved at acceptere konklusionerne og skiftede derfor fokus. En hurtigt måde at skære omkostningerne ned var at undlade jernbanen og på den måde kunne Hans Christian Smiths efterfølger Ole Birk Olesen (LA) holde fast i projektidéen. Biler er bemærkelsesværdige rentable at have kørende på motorveje. Jo hurtigere og længere de kører desto bedre siges det at være for samfundsøkonomien.

Da Ole Birk Olesen d. 21. marts 2018 præsenterede det halve broprojekt, "glemte" ministeren, at sige at hans regnestykke for en ren bilbro byggede på gamle tal og derved forkerte forudsætninger.²⁴

Med en ren vejforbindelse forsvandt en stor del af det oprindelige formål, hvilket tyder på at broprojektet i sig selv fik prioritet. Formålet, hvad der så end præcist var, blev udjævnet og bemærkelsesværdigt er det, at politiske priser og forsinkelser allerede der kom til at præge projektidéen.

En Kattegatforbindelse rækker ikke ind i fremtiden

Hvis og når vi ser ud i fremtiden fortæller analysen os, at vi pga. presset på vores ressource- og energiforbrug er nødsaget til at sadle om og skære markant ned? Grøn omstilling hedder det.

Udviklingen kommer til at gå enormt stærk, hvis vi ellers tager opgaven på os.

Hvad nu hvis en bæredygtig fremtid kræver, at vi transporter os selv mindre? Hvad nu hvis det betyder, at der kun vil være halvt så mange biler på vejene i 2050? Halvt så mange eller ej, hvis vi ønsker at gå en grøn og bæredygtig fremtid i møde, kan der ikke være så mange biler som i dag. Ej heller om de så er elektriske, for de skaber også en lang række af miljøproblemer specielt i forbindelse med produktionen og kan ikke sige sig fri for - i lige så høj grad - at bidrage til støj og trængselsproblemer.

I forhold til den grønne omstilling er økonomien i en Kattegatforbindelse, som den i dag er tænkt, temmelig absurd. Et enkelt eksempel skal her nævnes. Det er nemlig sådan, at hvis der ikke kommer flere biler til, end der allerede er, hænger økonomien ikke sammen. Den af regeringen bestilte forundersøgelse af en Kattegatforbindelse fortæller, at der samlet set vil ske en vækst i

²³ <https://www.altinget.dk/artikel/regeringen-skrotter-bro-over-kattegat>

²⁴ <https://ing.dk/artikel/nyt-kattegat-regnestykke-bygger-paa-misvisende-tal>

biltrafikken på 0,7 pct. blot på grund af broen.²⁵ Broen forårsager altså paradoksalt nok en stigning, selv om man skal køre kortere.

En Kattegatforbindelse vil have så vidtrækkende konsekvenser, at den vil få betydning for Danmarks samlede vision på transportområdet. En vision vi i mange år har forsøgt at iværksætte, men som ikke er kommet i gang pga. politiske konflikter og forskelligrettede ønsker. En gigantisk broforbindelse vil alt andet lige være en forhaftet beslutning. Vi har ganske simpelt ikke givet os tid til at beskrive og revidere, hvad vi har behov for i fremtiden. Konsekvensen er, at vi låses sig fast af én løsningsmodel, som er svaret på en problemstilling, vi som samfund ikke har identificeret med nutidsbriller.

For at vurdere en Kattegatforbindelses betydning, er det som allerede indikeret vigtigt at have alternativer at sammenligne med. Det kan man kun få, hvis man ser på helheden. Hvad er det en Kattegatforbindelse skal løse? Er det noget vi har behov for i fremtiden? Kan behovet løses på andre måder? Findes der andre måder at tænke på? Hvad med miljøet, klimaet, ressourcerne osv.? Der er ikke meget mening i at bygge en Kattegatforbindelse, hvis man ikke har en analyse af, hvad den overordnet set skal passe ind i.

Det kan ikke understeges nok, at man altid skal spørge sig selv, hvorfor et givent projekt skal laves og om det lever op til formålet? Det skal man gøre fra start og undervejs i hele processen. Specielt når et projekt uanset, hvordan man bærer sig ad, vil strække sig over årtier. Alt andet vil være projektstædighed.²⁶

Forsinkelse af den grønne omstilling

Hensynet til miljø, klima og ressourcerne har betydning for fremtiden - det har manglen på arbejdskraft også.

Professor Bent Flyvbjerg efterspørger skala og hastighed, hvis vi skal nå at få gjort noget ved eksempelvis klimakrisen.

Den grønne omstilling kan beskrives som det ene mega-projekt efter det andet. I den forbindelse er det tankevækkende at det Internationale Energiagentur estimerer, at vi hver måned fra 2030 og frem skal etablere CO₂ fangst (CCS) på 10 store kraftværker, bygge tre nye hydrogen-kraftværker, og at to giga-watt elektrolyse kapacitet skal kobles på industrien. Lige nu skal vindkraft vokse 11 gange og solenergi 20 gange.²⁷ Ingen burde være i tvivl om opgavens omfang. Alle sejl skal sættes ind nu. Fokus skal være på den grønne omstilling og det skal gå vanvittigt stærkt.

I mange år har der været en diskussion, om vi har den nødvendige arbejdskraft, og hvordan vi skal omstille den nuværende. Det er en diskussion som både miljøbevægelse, fagbevægelse og arbejdsgiverorganisationer har deltaget i. Mange af vores nuværende jobfunktioner vil forblive stort set de samme, med hvad man kan kalde et grønt tvist, men sorte job må og skal transformeres til grønne alternativer. Alle kan og skal deltage og alle skal have mulighed for at komme med på vognen. Det kræver store investeringer og politisk villighed og ikke mindst fokus.

At transformere og bygge stort og hurtigt er noget vi har forstand på i Danmark. Under COP15 i 2009 fremlagde den daværende direktør for Dong, nu Ørsted, Anders Eldrup en 85/15 plan. For at bruge Anders Eldrups egne ord legede energiselskabet med talmagien "fra 85/15 til 15/85 på 15 år". Man ville vende brøken, så 85 pct. af strømmen kom fra havvindmøller og anden grøn energi og kun 15 % fra fossile brændstoffer. I stedet for 15 år tog det kun 10 år at nå i mål.

²⁵ <https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/06/Sammenfattende-rapport-Kattogat-Kombineret-vej-og-jernbaneforbindelse-1.pdf> (s. 107).

²⁶ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023) s. 51

²⁷ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023) s. 179

Ørsted-eksemplet er præcist, hvad den grønne omstilling har brug for. Storskala, fart og gentagelse af løsninger vi kender til. En Kattegatforbindelse vil her være en stor hindring og et stor skridt ud af en sti (motorvej), vi ikke har tid til at betræde.

Arbejdskraftskapacitet

Kendetegnende for de megaprojekter der lykkes både økonomisk og tidsmæssigt er, at den rette projektleder og det rette team er ansat til opgaven. Oven i dette skal der være tid til forberedelse, så projektet ikke igangsættes med en række ubekendte faktorer, som man lige løser hen ad vejen.

Naturligvis er der stor forskel på at etablere en gigantisk havvindmølle park, hvor alle møller ligner hinanden og lave bropiller og pyloner i forskellige størrelser på en strækning på ca. 37 km, som det er tilfældet med en Kattegatforbindelse. Men det er potentielt set de samme mennesker, der kan bygge dem. Den arbejdskraft, der skal virkeliggøre den grønne omstilling, hæn-ger ikke på træerne. Derfor er det vigtigt, at de ikke er ansat i stillinger, hvor de ikke bidrager til den grønne omstilling eller som direkte modarbejder den og dermed forsinker den yderligere.

Vi har kun en given mængde arbejdskraft til rådighed. Der er X antal byggeledere og teams. Om de bygger broer eller planlægger energiøer mv. er sådan set underordnet, blot er det værd at bide mærke i, at de ikke kan det samme på samme tid. Ønsker vi den grønne omstilling er det åbenlyst, hvad vi skal prioritere.

I vores nuværende situation vil tabte ressourcer og tid være en trussel mod vores civilisation.²⁸ Vi har ikke tid til omveje og vi skal derfor lade være med at sætte flere energi- og ressourcekrævende projekter i søen - som f.eks. en Kattegatforbindelse.

Energi og ressourcer

Andre vigtige faktorer i den grønne omstilling er energi og råstoffer. I den helhedsorienterede plan vi (også) mangler at vedtage for den grønne omstilling, vil det fremgå, hvor meget energi vi har brug for. Energien er afhængig af, hvor mange vindmøller og solceller vi har til rådighed, hvor meget vi formår at effektivisere, men også hvad vi vælger at producere og altså bruge energi på. En Kattegatforbindelse hører med sine 3,1 mio. tons CO₂-udledninger i anlægsfasen²⁹ til i den tunge ende.

Det samme kan siges om råstoffer. Vi har begrænsede mængder og derfor skal de bruges med omtanke. Den omtanke kommer kun, hvis vi udarbejder en plan/vision for fremtidens samfund. Med andre ord skal man tage stilling til om den grønne omstilling kommer før broer. Hvad er det man ikke kan få, hvis man insisterer på flere broer? Beton og stål skal bruges hensigtsmæssigt i den grønne omstilling?

Som samfund står vi overfor hidtil usete investeringer og det er derfor svært at se, hvordan der kan blive plads til megaprojekter, der ikke passer ind i den grønne omstillings udfordringer. Specielt ikke når det er videnskabeligt dokumenteret at lignende - både tidligere og nutidige - projekter springer såvel budgetter som tidsrammer gevaldigt.

feb. 24 | hh

²⁸ Bent Flyvbjerg, How big things get done (2023) s. 180

²⁹ <https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/06/Sammenfattende-rapport-Kattogat-Kombineret-vej-og-jernbaneforbindelse-1.pdf>