

Søren Have og Nethe Veje Laursen, programchefer for hhv. mobilitet og energi, byggeri & industri
(Høringssvar, også bragt i afkortet form som debatindlæg i [Altinget Transport](#), d. 2. juli 2024.)

Hvorfor reagerer borgerne så stærkt på anlægsprojekter?

Folketingets Transportudvalg (TRU) ønsker at nedsætte en parlamentarisk arbejdsgruppe i Transportudvalget, om [effektive processer for godkendelse af anlægs- og byggeprojekter](#). Baggrunden er, at udvalget har noteret en stigende "modstand mod store infrastrukturprojekter og VE-projekter fra bl.a. borgere og foreninger". Det er svært at være uenige i den observation, og vi synes overordnet set, at det er godt at forsøge at forstå og forbedre inddragelsen af civilsamfundet når der skal træffes beslutninger om store anlægs- og byggeprojekter. Men der er behov for et bredere sigte end der lægges op til hvis man reelt skal ændre borgernes oplevelse af at beslutningsprocessen ikke er retfærdig og gennemsigtig, og ikke inddrager borgere tidligt nok i processen, som beretningen fra TRU beskriver.

Formålet med arbejdet er at få effektive processer for anlægs- og byggeprojekter. Det fremgår yderligere at arbejdet skal "... se på hele godkendelsen af infrastruktur- og VE-projekter fra idéfasen til starten af bygge- og etableringsfasen". Vi tolker *effektive* som at man ikke kun ønsker strømlining (efficiens), men også sikring af at de besluttede projekter er de bedste til at løse de behov de er tiltænkt at løse (effektivitet). Det stiller krav til, at behovene er velforståede og beskrevne, enten i en strategi (jf. fx [CONCITOs anbefalinger om udarbejdelse af en national mobilitetsstrategi](#)), eller at man har en åben og bred drøftelse af behov og udfordringer, inden en politisk beslutning tages.

Derfor er det i vores optik vigtigt at arbejdsgruppen har fokus på at effektive godkendelsesprocedurer også skal inkludere den indledende fase, hvor en politisk (princip)beslutning tages. Det skal ikke kun dreje sig om den administrative godkendelse af projektet. Borgerne skal med andre ord være med i diskussionen om det er godtgjort at projektet er nødvendigt, ikke kun *hvordan* det skal gennemføres, når først politisk besluttet.

I CONCITO skelner vi overordnet set mellem [3 typer af anlægsprojekter](#), som hver især påvirker klima (og natur): VE-projekter som *muliggør* den grønne omstilling, klimasikringsprojekter der *afbøder* de klimaforandringer som uvægerligt vil ske, og traditionelle projekter som er motiveret af andre samfundsbehov (fx fremkommelighed), men som alt andet lige *besværliggør* den grønne omstilling ved at gøre omstillingsopgaven større.

Det er især den sidste type af projekter som borgerne sætter spørgsmålstejn ved, ofte med hensyn til selve meningen med projektet. Og det er ikke kun på baggrund af 'not in my backyard'-følelser, da mange protester sker fra folk som ikke selv vil blive generet af projekterne. Men hvorfor så denne modstand?

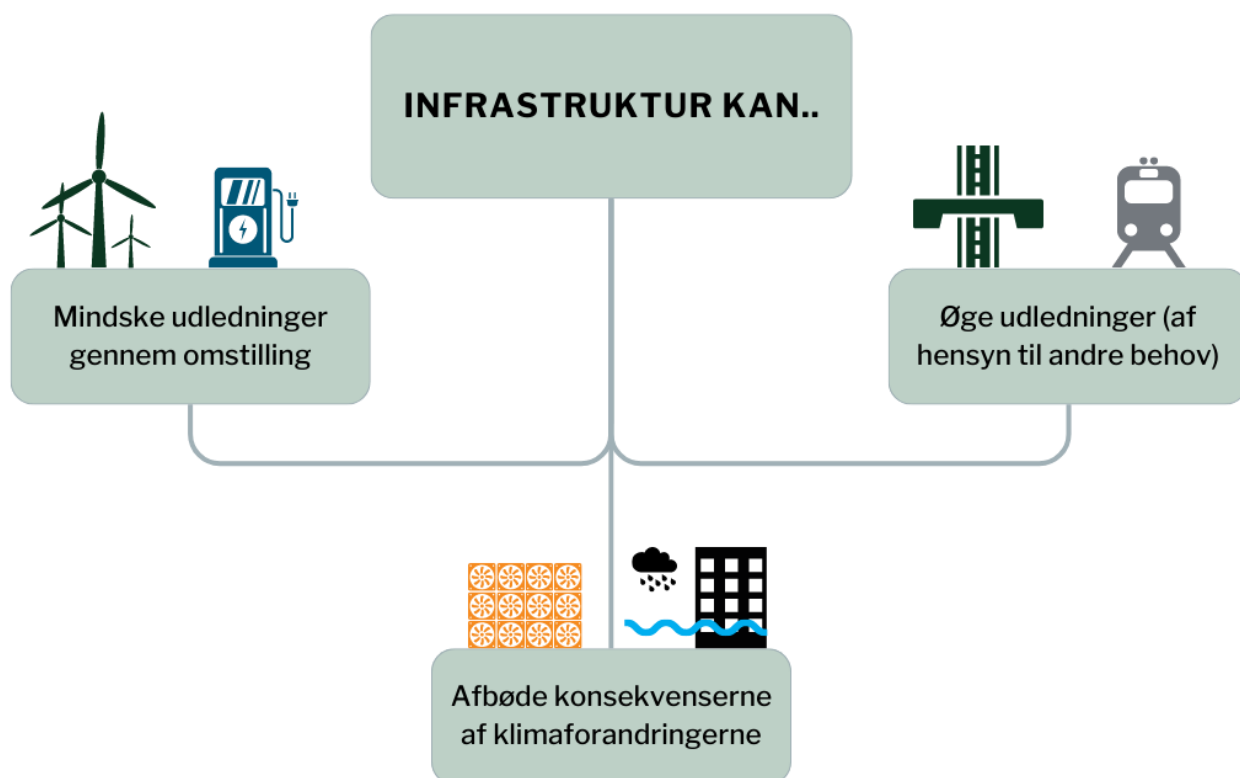
Vores hypotese er at borgerne, når man politisk beslutter denne type 'mere af det samme'-projekter, oplever man det som kaldes kognitiv dissonans. Vi kan simpelthen ikke skabe sammenhæng mellem hvad videnskaben og politikerne siger om klimakrisen og planetære grænser, og den implicite kommunikation der ligger i at man politisk ikke rigtig ændrer på beslutningerne – 'vi politikere gør som vi plejer'. Denne konfliktende kommunikation er kim til vrede og frustration.

Et eksempel herpå er planerne om udvidelse af Aarhus Havn. Projektet var planlagt i tråd med det hidtidige paradigme, hvor det har været sådan at hvis man manglede mere areal, så kunne man tage af naturen, herunder havet. Mange borgere satte dog spørgsmålstejn ved behovet, set i lyset af såvel klimamål som udfordringerne med havmiljø.

For nyligt har [Planklagenævnets afgjort](#) at behovet for en udvidelse af Aarhus Havn ikke var tilstrækkeligt godtgjort, i lyset af at det ville kræve inddragelse af et større areal fra søterritoriet. Dette kan tolkes som at man reelt er stødt på de havmiljømæssige planetære grænser, repræsenteret ved diverse lovgivning. Udvidelsen er nu udskudt på ubestemt tid. Opgaven er derfor at operere indenfor den givne grænse (her havneareal). At det reelt er muligt at optimere det eksisterende havneareal, viser Mærsk-ejede APM Terminals' udmelding om at man nu vil optimere og øge kapaciteten med ca. 50% via IT og robotisering. Det bør tjene til bredere inspiration mht. bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur, frem for udbygning.

Som sagt er pointen om kognitiv dissonans kun en hypotese, baseret på de efterhånden mange eksempler på protester. Vi vil derfor opfordre arbejdsgruppen i TRU til at indbyde relevante forskere til at belyse dels betydningen af tidlig og meningsfuld inddragelse, jf. vores primære pointe om behovet for at se på hele beslutningsprocessen og borgernes rolle heri, dels betydningen af konsistens mellem politiske klima- og miljømål og politisk handling i øvrigt.

Uanset vil vi igen kvittere for at TRU har taget dette tiltag. Og vi står fra CONCITOs side selvfølgelig klar til at bidrage med vores viden om planlægning af anlægsprojekter indenfor de klimamæssige og øvrige planetære grænser.



Figur 1: Illustration fra CONCITOs analyse 'Grøn omstilling kræver ny tilgang til infrastrukturbeslutninger' (juni 2023)