

Femern og fremtiden

Oplæg og diskussion fra konferencen 23. maj 1995 om inddragelse af offentlighed og borgere i beslutningsprocessen

Redigeret båndudskrift af oplæg og diskussion.



Projektledelse i Teknologirådets sekretariat:
Johs. Grundahl

Teknologirådets rapporter 1995/7

ISBN: 87-90221-00-1

ISSN: 1395-7392

Indhold

Forord

Om store broer - og om borgere. Et kritisk debatoplæg

Rolf Ask Clausen

Velkomst ved Lars Klüver fra Teknologinævnets sekretariat og
Ole Møller, sekretariatschef i Transportrådet

Oplæg

Status på Femern Bælt

Hans-Carl Nielsen, Trafikministeriet

Transportrådets arbejdsgruppe - arbejde og anbefalinger i relation til beslutningsprocessen om Femern Bælt

Bent Flyvbjerg, professor, Aalborg Universitet

Hvordan kan lokalsamfundets borgere inddrages i beslutningsprocessen, og hvilke planer har amt og kommune i relation til planlægningen af Femern forbindelsen?

Poul Christensen, amtsborgmester, Storstrøms Amt

Borgererfaringer fra Amager

Jørgen Clausen, borger fra Amager

Hvilke ideelle krav er der til borgerinddragelse og folkelig debat i beslutningsprocessen, og hvilke typer interessenter, kunne det være aktuelt at inddrage i en sådan proces?

Søren Villadsen, lektor, RUC

Hvordan forestiller politikerne sig borgerinddragelse og folkelig debat i beslutningsprocessen?

Kaj Ikast, KF - Tommy Dinesen, SF - Arne Melchior, CD - Jan Trøjborg, trafikminister, S

Forord

Erfaringer fra tidligere større anlægsarbejder som f.eks. Storebælt og Øresundsprojektet har vist, at der er stort behov for at undersøge hvilke krav og ønsker der kan stilles til beslutningsprocessen både før og under planlægningen af en kommende Femern Bælt forbindelse.

I den forbindelse har der været talt om et demokratisk underskud i forhold til borgerne.

På den baggrund afholdt Teknologinævnet - nu Teknologirådet - den 23. maj 1995 en konference på Christiansborg med to formål. Dels at gøre status på planlægningen af en kommende forbindelse over Femern. Dels at tage hul på debatten om hvordan offentligheden og borgerne - ikke mindst i lokalsamfundet - kan inddrages i beslutningsprocessen.

På konferencen var en række fagfolk, interessenter og politikere inviteret til at give deres syn på, hvordan en sådan beslutningsproces kan finde sted.

Denne rapport indeholder konferenceoplægget, oplægsholdernes indlæg samt en redigeret udskrift af den efterfølgende debat mellem tilhørere og oplægsholdere.

I forbindelse med konferenceplanlægningen har der været nedsat en planlægningsgruppe bestående af:

Eskil Thuesen, A/S Storebæltsforbindelsen
Uffe Jakobsen, Institut for Statskundskab, Københavns Universitet
Ole Møller, Transportrådet
Johs. Grundahl, Teknologinævnets sekretariat

Teknologirådet vil gerne takke alle, der har bidraget til arrangementet.

Teknologirådets sekretariat, november 1995

Johs. Grundahl
Projektleder

Om store broer - og om borgere

Et kritisk debatoplæg til Teknologinævnets konference den 23. maj 1995, "Femern og fremtiden", Landstings salen, Christiansborg

Af Rolf Ask Clausen

Vælgerne er kritiske overfor broer

To ud af tre kæmpestore danske broprojekter er besluttet og byggerierne henholdsvis snart færdige og ved for alvor at starte. De tre projekter er en drøm i den tekniske verden, hos erhvervslivet og blandt mange politikere, og det har de

været gennem snart et halvt århundrede. Men der er et enkelt problem. Befolkningen er ikke med.

Det danske folk brød sig meget lidt om Storebæltsforbindelsen i starten. Det går bedre efterhånden. Øresundsforbindelsen giver samme billede, bare er befolkningen endnu mere kritisk. Og Femern Bælt, som nu er på vej mod en beslutning, er det indtil videre helt galt med. Siger de meningsmålinger, der er blevet udført.

Et øjebliksbillede kan for eksempel se ud som i denne meningsmåling fra januar i år: I Danmark er 48 procent negative overfor Øresundsforbindelsen, mens bare 27 procent danskere omvendt er positive overfor projektet. 37 procent af mændene er positive og kun 16 procent af kvinderne. Undersøgelsen er lavet af Sonar for Øresundsselskaberne Svedab, Øresundskonsortiet og A/S Øresundsforbindelsen.

En anden undersøgelse, udført for BT af GfK og offentliggjort i marts i år tilføjer til billedet, at 59 procent af danskerne er mod en fast forbindelse over Femern Bælt, heraf er 42 procent stærke modstandere.

På Øresund formuleres den folkelige kritik tit med udsagn i retning af: "Hvorfor skal vi være trædesten for svenskerne?".

Samme formulering af kritikken høres ikke om Storebæltsforbindelsen - den opfattes som et rent internt dansk anliggende.

Vil trædestens-kritikken gå igen om Femern Bælt-projektet?

Politikerne vil forbi "point of no return"

Begge de hidtidige projekter skældes hyppigt ud for manglende åbenhed. Det være sig om økonomi, trafik, tekniske detaljer o.s.v. Politikere og embedsmænd kritiseres for at køre om hjørner med borgerne ved ikke at fortælle alt, hvad de ved. Underforstået, at de ved noget, som kan vælte projekterne.

At der kan være noget om den slags mistanker til projekterne, skal der gives et enkelt eksempel på her. På visse tidspunkter har det politiske system haft travlt med at presse sig forbi en dårlig stemning i befolkningen. Eksemplet er et notat med titlen "Øresundsforbindelsen ­ den politiske proces" fra Finansministeriets Budgetdepartement, skrevet 10. februar 1993, d.v.s. på et tidspunkt hvor kritikken af Øresundsbeslutningen var på sit højeste i medierne:

"...Øresundsforbindelsen er inde i en kritisk politisk fase med en risiko for, at den politiske proces må begynde forfra. På den ene side er der en proces i gang, hvor der gives politiske løfter om udgiftskrævende miljømæssige foranstaltninger både på land og på kyst­kyst strækningen.

På den anden side er der en politisk aftale, som forudsætter driftsøkonomisk rentabilitet i projektet. En forudsætning som det må forudses, at i hvert fald et aftaleparti (Venstre) opfatter som afgørende for aftalens eksistens.

Når dertil kommer, at projektet kun ganske småt er kommet i gang i "marken", og at dette endog kun er tilfældet for de danske landanlæg, er der en åbenlys risiko for, at den politiske proces må begynde forfra.

En sådan situation på dansk side vil undergrave den dansk-svenske regeringsaftale. Og med den nuværende svenske regeringssammensætning er det usandsynligt, at Sverige vil være i stand til at indgå i en ny ­ og ændret ­ aftale.

Det indstilles derfor, at der hurtigst muligt tages de nødvendige politiske beslutninger omkring de danske landanlæg, således at arbejdet i "marken" for alvor kan komme i gang. Det vil sige stillingtagen i regeringen til høringen om linjeføring m.v. Og efterfølgende stillingtagen i den politiske følgegruppe vedrørende Øresundsforbindelsen..."

Teksten siger så klart og tydeligt, som det nu en gang kan siges på embedsmandssprog, at det gælder om at få flyttet en hulens masse jord i en utrolig fart, så projektet virkelig ser ud af noget og på den måde bliver sværere at stoppe. Meningen er, at kritikerne skal give op, uanset om de har ret eller ej. De skal give op, fordi alle jordbunkerne fra et eventuelt standset projekt vil se tåbelige ud. Dette er, hvad nogle har kaldt en "point of no return"-strategi.

Kernen er spørgsmålet om, hvorvidt det er i orden, at politikerne styrer efter tesen om, at befolkningen nok skal blive

glad for broerne, når først de er bygget?

Kritikken har to fronter - økonomi og miljø

I debatten om Øresundsforbindelsen har der specielt været fokus på to aspekter. For det første er der blevet afdækket problemer med forbindelsens økonomi, og for det andet har det været diskuteret, om forbindelsen vil genere vandmiljøet eller ej.

Økonomikritikken hænger sammen med, at forbindelsen skal hvile pengemæssigt i sig selv. Det fremgår af anlægsloven for forbindelsen. Men samtidig er det kommet frem, at prisen for at bygge formentlig er sat alt for lavt i anlægslovens ledsagetekst, altså lovens bemærkninger. Trafik-forudsigelserne er blevet kritiseret for at være sat alt for højt - og samtidig for aldrig at være undersøgt til bunds.

Kritikken af økonomien har senere vist sig at være velbegrundet, og diskussionen er ikke slut. Det er nu en sag mellem trafikministeren og Statsrevisorerne, baseret på en analyse fra Rigsrevisionen.

Diskussionen om vandmiljøet er foreløbig endt med, at broanlægget får en væsentlig anderledes udformning, end det først var foreslået. Udformningen er vandstrømsmæssigt klart bedre, men forbindelsen bliver også en hel del dyrere. Miljøkritikken har medført en dyrere bro, som på den måde har fået endnu sværere ved at være selv bærende i økonomisk forstand.

Når alt kommer til alt, er der hér en modsætning mellem økonomi og miljø. En modsætning, der går igen med selve målet med for eksempel Øresundsforbindelsen. Forbindelsen skal jo dybest set forbedre Københavns økonomi ved at skaffe omsætning til byen. Det medfører mere trafik og det kommer uundgåeligt til at koste på miljøkontoen.

I lokalområdet omkring en kommende bro over Femern Bælt kan et byggeri koste arbejdspladser - for eksempel personalet på nedlagte færgeruter. På landsplan kan byggeriet - måske - skaffe nye arbejdspladser. Også her er der en interessekonflikt.

Det, der er til diskussion, er: Hvad skal veje mest på brobyggerierne, økonomien eller miljøet? Og i givet fald, skal selve projekternes økonomi eller hele landets (Københavns) økonomi veje mest?

Borgerne sover, politikerne beslutter

Øresundsbeslutningen har fået medierne til at bringe hundredvis af kritiske artikler, og dertil er der skrevet kritiske bøger og rapporter. Fornemmelsen blandt mange journalister er, at Øresundsbeslutningen blev sneget igennem af politikerne, da den blev vedtaget af Folketinget midt i dets sommerferie, 14. august 1991. Og fornemmelsen er blevet bestyrket masser af gange. Der dukker jævnligt papirer frem, som synes at bekræfte kritikens berettigelse. Et eksempel er citeret herover.

Politikerne i bro-forligspartierne ser ikke beslutningen på samme måde. De fastholder, at alt er gået rimeligt til og afviser for eksempel den opfattelse, at Øresundsbeslutningen kom som lyn fra en klar himmel. De mener, at befolkningen var blevet gjort opmærksom på, at tiden var inde. Bro-politikerne henviser til, at der er udgivet en række rapporter om en mulig Øresundsforbindelse, og det skete længe før beslutningen blev taget. Politikerne nævner de såkaldte '87- og '89-rapporter om forbindelsen, og siger dermed, at hvis borgerne havde fulgt med, så var de ikke blevet overrasket, da beslutningen endelig blev taget i løbet af 1990-91.

De politikere, der er bro-tilhængere, har helt generelt optrådt defensivt i årene efter beslutningen, og har meget langt hen af vejen undladt at forsøge at overbevise befolkningen om, at der er fordele ved at sætte Sydsverige fast i København.

Så hvornår har politikerne gjort tilstrækkelig meget for at informere borgerne om deres hensigter?

Manglende indsigt nærer kritik

Der er mange forskellige mulige synsvinkler på beslutningerne om de store broforbindelser alt afhængigt af hvilke aktører, man ser på. Noget tyder på, at politikere, embedsmænd og borgere har vidt forskellige opfattelser af de samme beslutninger. Tag eksemplet herover, hvor politikerne mener, at der har været debat længe om at bygge Øresunds-forbindelsen - sagt med henvisning til de gamle rapporter, mens borgere og medier først bliver rigtig opmærksomme i det øjeblik TV-kameraerne ruller, fyldepennene sættes til papiret, og aftalen om at bygge bliver skrevet under.

Så først - efter underskriften - bryder kritikken løs, og den finder næring i selve den organisering af byggerierne, som politikerne har valgt til både Storebælt- og Øresundsforbindelserne, og i øvrigt til mange andre offentlige opgaver i de senere år. Modellen er, at gøre byggerierne til offentligt ejede aktieselskaber.

Som en bivirkning af at byggerierne udføres af aktieselskaber, bliver borgernes mulighed for at bede om papirer fra projekterne reduceret kraftigt. Forvaltningslovens paragraffer om offentlighed i forvaltningen gælder nemlig ikke for offentligt ejede aktieselskaber.

Politikernes vægtigste grund til at putte brobyggerierne ind i offentlige aktieselskaber udnævnes ofte til at være, at derved kan byggeriernes økonomi holdes væk fra statsbudgettet, hvilket betyder en klar forenkling. Samtidig kan organiseringen i en form, der efterligner det private erhvervsliv, bruges til at indføre andre typer traditioner i den offentlige forvaltning end de hidtidige. Endelig klinger A/S-modellen moderne, og kan måske ses i sammenhæng med tidens respekt for det private erhvervsliv.

Politikernes interesse er omvendt næppe at unddrage borgerne indsigt i selskabernes forhold. Noget kunne tyde på, at politikerne simpelthen synes, at når de selv har indsigt i selskaberne, så må det også tilfredsstillende for borgerne.

Embedsmændene kan tilsyneladende - i nogen grad - se andre fordele ved A/S'erne. De ser blandt andet handlefrihed, og kan ræsonnere, at nu ønsker politikerne at bro-byggerierne drives efter forretningsmæssige principper, som de kendes fra den private sektor. For embedsmændene i bro-selskaberne kan borgerindsigt opfattes som besværlig og i strid med politikernes ønsker om at drive byggerierne effektivt. Embedsmændene kan henholde sig til, at spørgsmålet om borgerindsigt bør håndteres fra politisk side, i form af paragraffer i lovene om brobyggerier eller på anden måde. Endelig bruges det ofte som argument mod indsigt, at det kan påvirke priserne for at få bygget de enkelte dele af anlæggene, hvis det kommer frem, hvad de enkelte dele er budgetteret til at måtte koste. Et argument som ikke sagligt set holder i forhold til økonomidiskussionen, hvor det jo er byggeriernes samlede projektsummer, der er interessante.

Borgernes oplevelse er, at politikernes forenkling, kombineret med embedsmændenes handlefrihed er lig med manglende indsigt i, hvad der er bro-selskaberne går og gør. Det kan gælde fra bittesmå til kæmpestore sager, målt i penge eller miljø.

I november 1993 udkom en rapport skrevet af Lone Dybkjær og Anders Eldrup, "Erfaringer med statslige aktieselskaber". Den tager også spørgsmålet om borgerindsigt op, men fremkommer kun med et enkelt løsningsforslag, nemlig at de offentligt ejede selskaber skal udsende halvårlige meddelelser om tingenes tilstand. Dette vil næppe dække borgernes behov for at få svar på diverse spørgsmål om projekterne.

Spørgsmålet er, hvor meget skal borgerne have adgang til, og hvordan det kan sikres?

Femern Bælt - rent bord

Nu er tiden så kommet til at begynde en diskussion om eventuelt at bygge en fast forbindelse over Femern Bælt. Denne gang har borgere og medier været opmærksomme i god tid, og nu siger politikerne så, at der er for tidligt at starte debatten.

Som for eksempel trafikminister Jan Trøjborg, der i begyndelsen af maj i år (om diskussionen om at tilføre privat kapital i en eventuel Femern-forbindelse) sagde til Ritzaus Bureau:

- Men skal vi ikke vente med at tage den diskussion til om et par år, så får vi en grundig og seriøs diskussion på et ordentligt grundlag.

Politisk er der stor interesse for at bygge en fast forbindelse over Femern Bælt, men borgerne er som nævnt i indledningen imod. Noget kunne tyde på, at det ikke er et specielt dansk fænomen, at borgerne er i mod de store beslutninger, og i hvert fald indskrænker borgermodstanden sig ikke til at handle om store broer. Her i landet gælder den også højspændingsledninger, kraftværker og vindmølleparker, foruden selvfølgelig motorveje. Samme mønster kan ses i udlandet. Det kunne se ud til, at det bliver sværere og sværere for politikerne, at komme igennem med beslutninger om store byggerier.

Derfor er det, der måske i virkeligheden er brug for, en ny beslutningsmodel for store anlæg. En model for, hvordan borgerne skal inddrages, hvordan papirer skal fremlægges og hvordan politikerne i højere grad end hidtil må overbevise borgerne om fornuften i deres tankegange.

Femern Bælt-diskussionen kan blive første prøve for sådan en ny beslutningsmodel. Spørgsmålet er, hvordan denne model skal se ud for at fungere?

Velkomst

Høringen om Femern-forbindelsen blev ledet af Arne Notkin fra Weekendavisen. De to indledere af konferencen var henholdsvis Lars Klüver fra Teknologinævnets sekretariat og Ole Møller, sekretariatschef i Transportrådet. Lars Klüver bød velkommen og indledte med at beskrive Teknologinævnets funktioner som "brobygger" mellem borgere, eksperter og politikere i forbindelse med teknologiske beslutninger, som eksempelvis Femern-forbindelsen.

Et meget væsentligt argument for at fortsætte Teknologinævnets arbejde i form af Teknologirådet fra 1. august 1995 har været, at nævnet udfører en såkaldt brobyggende funktion. Den handler ikke om tunnelrør og bropiller og katamaranfærger, men om borgere, eksperter og politikere. Vi bruger helhedsvurderinger, forskellige former for konferencer og folkeoplysning som redskaber i vores brobygningsarbejde.

Denne konference er helt i tråd med Teknologinævnets opgave. Den handler om, hvordan vi, i forbindelse med en meget stor teknologisk beslutning, kan skabe en konstruktiv samtale mellem de tre parter. På den ene side borgerne, som vælger politikerne, men som samtidig har et legitimt ønske om en mere direkte indflydelse enten individuelt, lokalt, eller gennem folkeafstemninger.

På den anden side politikerne, som har to i mange sammenhænge modstridende opgaver: De skal sikre en langsigtet samfundsmæssig udvikling, og de skal være i balance med nutiden.

Og endelig er der teknikerne, som ikke rigtig er kommet på banen endnu i debatten om Femern, men som vi utvivlsomt vil se en hel del til senere hen. Teknikerne har også to nu og da modstridende opgaver. De skal på den ene side sørge for, at politikernes beslutninger gennemføres. På den anden side skal de sikre, at den valgte løsning er den teknisk optimale.

Et vigtigt element i denne konference er udviklingen af vores demokrati. Hvordan kan vi fastholde et effektivt, repræsentativt demokrati og samtidig give plads til demokratisk borgerindflydelse? To sider af det demokratiske begreb. Bliver demokratiet stærkt af, at politikerne tør tage beslutninger? eller bliver demokratiet svagt, fordi politikerne ophober, hvad der er blevet kaldt et demokratisk underskud?

Det bliver spændende, om vi efter mødet kan se konturerne af en bro mellem borgerne, politikerne og teknikerne.

Ole Møller redegjorde til indledning for Transportrådets rolle i diskussionen.

Det uafhængige organ Transportrådet er nedsat af Folketinget, og hovedopgaven er at medvirke til at forbedre

beslutningsgrundlaget på transportområdet. Det har i det lys været naturligt for Rådet at gå ind og se på Femern Bælt, et af de eventuelt kommende projekter af et vist omfang. Formålet med den undersøgelse, Transportrådet satte i værk for et lille år siden, var at se på, hvordan der sikres et solidt og dækkende beslutningsgrundlag, og hvordan en åben og gennemskelig beslutningsproces kan gennemføres.

Et ekspertpanel under ledelse af Bent Flyvbjerg har vurderet erfaringer fra andre projekter, fra kanaltunnelen, fra Storebælt, og fra flere hundrede andre store projekter ude i den store verden. Det har ført til dels en faktarapport, der beskriver alle væsentlige fakta, som vi ved i dag om Femern Bælt. Dels en rapport, som giver en rekommandation om, hvordan man kan sikre beslutningsgrundlag og beslutningsproces.

Oplæg

Status på Femern Bælt

Hans-Carl Nielsen, Trafikministeriet, behandlede i sit indlæg status på de undersøgelser, som ministeriet har sat i gang vedrørende Femern Bælt.

Der er endnu **ikke** truffet nogen beslutning om en fast forbindelse over Femern Bælt. Udgangspunktet er, at Danmark i forbindelse med regeringsaftalen mellem Danmark og Sverige om Øresundsforbindelsen, har erklæret sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femern Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til miljø og økonomi kan tilgodeses.

På den baggrund indgår en fast Femern-forbindelse også i regeringens trafikplan - Trafik 2005. I trafikplanen understreges det, at det er hensynet til udviklingen af banetrafikken, der er udgangspunktet for en fast Femern Bælt forbindelse.

For at sikre, at beslutningsprocessen vedrørende en eventuelt fast Femern Bælt-forbindelse kan finde sted på et forsvarligt og solidt grundlag og efter en bred debat, vil der først blive gennemført en række omfattende og grundige undersøgelser af de biologiske-, miljømæssige-, tekniske- og trafikale forhold ved en fast forbindelse. Disse undersøgelser bliver selvsagt gennemført i et dansk-tysk samarbejde. (Se oversigt over Tids- og beslutningsproces, side 19).

Undersøgelserne har nu været i EU-udbud. Den ene del af dem har handlet om prognoseundersøgelser, og den anden del om de geologiske, tekniske og miljømæssige undersøgelser, herunder den samlede koordination af undersøgelsesarbejdet. De to ting er altså tæt på at blive igangsat.

Derudover har Trafikministeriet tænkt sig at gennemføre nogle socio-økonomiske analyser/konsekvenser. Vi vil også kigge på fortsat færgefart, både på det eksisterende niveau med det eksisterende trafikudbud, og i en opgraderet form, f.eks. i form af hurtigfærger, eller en anden form for forbedret færgefart på Femern.

Hvad angår landanlæggene, hører de formelt set ikke med til det undersøgelsesarbejde, som vedrører Femern, idet det er et fælles dansk-tysk undersøgelsesarbejde. Men det er aftalt mellem Danmark og Tyskland, at hvert land gennemfører de undersøgelser, som selvfølgelig er nødvendige for at kunne vurdere de samlede trafikale sammenhænge.

På dansk side er vi startet. Bl.a. med et ret omfattende undersøgelsesarbejde på banesiden. Det starter ved Københavns Hovedbanegård og vedrører også kapacitetsproblemer, umiddelbart vest for København, diskussion af højhastighedsproblematik m.m. De forskellige undersøgelser bliver koordineret til en samlet problemstilling.

Dertil kommer prognoseundersøgelser, bl.a. trafikundersøgelser/prognoser, interviewundersøgelser osv. Et ganske

omfattende arbejde, men ret nødvendigt her, fordi man **har** faktisk ikke ret mange data om trafikken. De tal, der har været fremme, også fra Transportrådet, er ikke tal, der bygger på særligt omfattende trafikundersøgelser.

Vi mener derfor, at det er vigtigt at få gennemført disse undersøgelser, så man kan få et kvalificeret grundlag at føre debatten på. Prognoserne består traditionelt af to ting: Den ene er en undersøgelse af persontrafikken - her ved vi allerede noget i dag. På godstransportområdet derimod er der derimod ikke så forfærdelig megen viden. Det er derfor vigtigt at få undersøgt den del til bunds.

I forbindelse med undersøgelsesarbejdet vil der blive udarbejdet en PC-model, der kan give Trafikministeriet som myndighed mulighed for at arbejde med forskellige følsomhedsberegninger/alternative scenarier osv.

Trafikministeriet kigger desuden på forskellige alternative tekniske løsninger på den samlede trafikale model for Femern-forbindelsen. Vi har kombineret forskellige trafikale løsninger med forskellige tekniske løsninger, og har i alt valgt syv løsninger ud. For hver af disse syv løsninger undersøges alt fra anlægsøkonomi til geotekniske forhold, hvordan broen ser ud i forhold til navigation, til kysttrafikken og skibstrafikken. Også miljøforholdene, hydrografi, kystmorfologi, segmentspredning, afgravning, vandkvalitet, flora og fauna, fiskeforekomsterne mv. tages i betragtning.

Fra dansk side er dette efterhånden kendt stof. Man ved, hvad det er man skal kigge efter og hvad man skal undersøge - så det indholdsmæssige er vi ikke særligt usikre over for. Tyskerne har ikke i samme grad som danskerne gennemført så omfattende undersøgelsesarbejde vedrørende faste forbindelser.

De syv alternativer er kombinationer af trafikale løsninger og tekniske løsninger:

To af dem er trafikalt set de samme, men med forskellig anlægsteknik - en boret tunnel og en sænket tunnel. Her er forskellen at en sænketunnel har større påvirkning på bl.a. vandmiljøet i den periode, anlægsarbejdet står på.

Den tredje er en bro for kombineret vej- og jernbanetrafik - altså en ren broforbindelse.

Den fjerde er en boret tunnel for kombineret vej- og jernbanetrafik. Det vil sige at begge trafikformer er med, og der er også på samme måde et sænketunnel-alternativ med her.

De øvrige alternativer er nogle kombinationer med bro og tunnel a la Storebælt og for så vidt også Øresund, med en kunstig ø.

Endelig er der en løsning med en bro for vejtrafik og tunnel for jernbanetrafik.

Det er disse alternativer, som det efter Trafikministeriets mening er rimeligt at gå ind og undersøge nærmere. Der er selvfølgelig nogle af dem, som er mere realistiske end andre, men vi synes, at det er vigtigt at tage hele viften med i starten af undersøgelsesarbejdet. Så må politikerne på et tidspunkt vælge nogle af dem fra.

Trafikministeriets vurderinger er stadig i den indledende fase, så der kan godt ske nogle ændringer/modifikationer i den måde, som processen skal organiseres på. Vi vil selvfølgelig lytte til debatten og se, om vi kan kvalificere den beslutningsproces og den arbejdsproces, vi har tænkt os at lægge for dagen.

Efter valg af konsulenter - senest 1. september - til udførelse af undersøgelserne går der cirka et halvt år, hvor første fase af undersøgelsesarbejdet afsluttes med en oversigtlig gennemgang af de syv tekniske alternativer, jeg har beskrevet.

I realiteten er det allerede på det tidspunkt, at politikere og offentlighed skal ind for at vurdere, hvilke tekniske alternativer, man mener, vi skal arbejde videre med. Teoretisk kan konklusionen blive, at man skal fortsætte med de syv tekniske alternativer, men det kan også betyde at tre-fem af dem anses for mere interessante end de øvrige. Målet er at begrænse med henblik på at gå i dybden med de løsninger, man vælger ud.

Det, som lægges frem på dette tidspunkt, er den første delrapport. Tidspunkterne ligger dog ikke hundrede procent fast endnu. Der er så mulighed for en offentlig debat omkring forslagene, og vi vil bede politikerne om at tage stilling til de tekniske alternativer, der er fremlagt.

Den anden fase er normeret til maksimum to år. Men vi er inde i overvejelser om, hvorvidt perioden kan reduceres. Nogle af konsulentfirmaerne har foreslået, at man kan gennemføre undersøgelserne lidt hurtigere, og det vil vi selvfølgelig se på under hensyn til, at det naturligvis skal være teknisk forsvarligt.

Hele vejen igennem vil vi lave nogle delrapporter, som offentliggøres, sådan at alle kan følge undersøgelsesarbejdet, og sådan at der selvfølgelig er mulighed for reaktioner fra offentligheden.

Når undersøgelsesarbejdet nærmer sig afslutningen - tidligst i slutningen af 1997, sandsynligvis bliver det 1998 - vil vi lave en afsluttende VVM-rapport. VVM står for vurdering af virkninger på miljøet, og den rapport forestiller vi os skal danne grundlag for en offentlig debat.

Vi foreslår altså her - som noget nyt - at man får en offentlig debat, inden Folketinget skal behandle et forslag til en anlægslov. Det betyder også, at vi får en debat af de tre-fem alternativer, jeg har nævnt. På baggrund af denne offentlige debat forestiller vi os, at Folketinget med hensyn til selve anlægsloven, vælger et af alternativerne, og formulerer en mere eller mindre endelig miljøkvalitetsmålsætning.

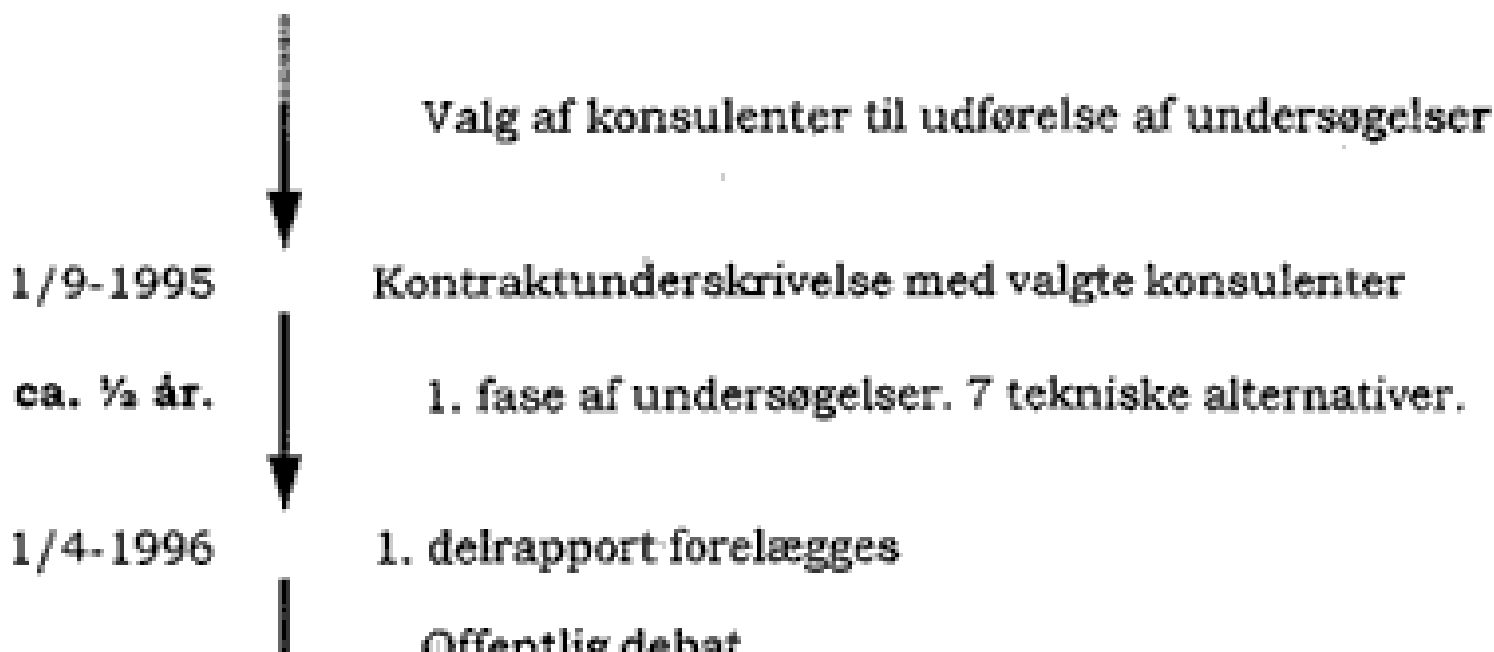
Der vil selvfølgelig blive en almindelig folketingsbehandling af lovforslaget ligesom med alle andre lovforslag. Men det er meningen, at man har formuleret den endelige miljøkvalitetsmålsætning for et givet anlæg, hvis man overhovedet vedtager en lov omkring det - når anlægsloven vedtages. Det samme gælder et overvågningsprogram, der skal indgå i fuld færdig udformning allerede i selve anlægsloven.

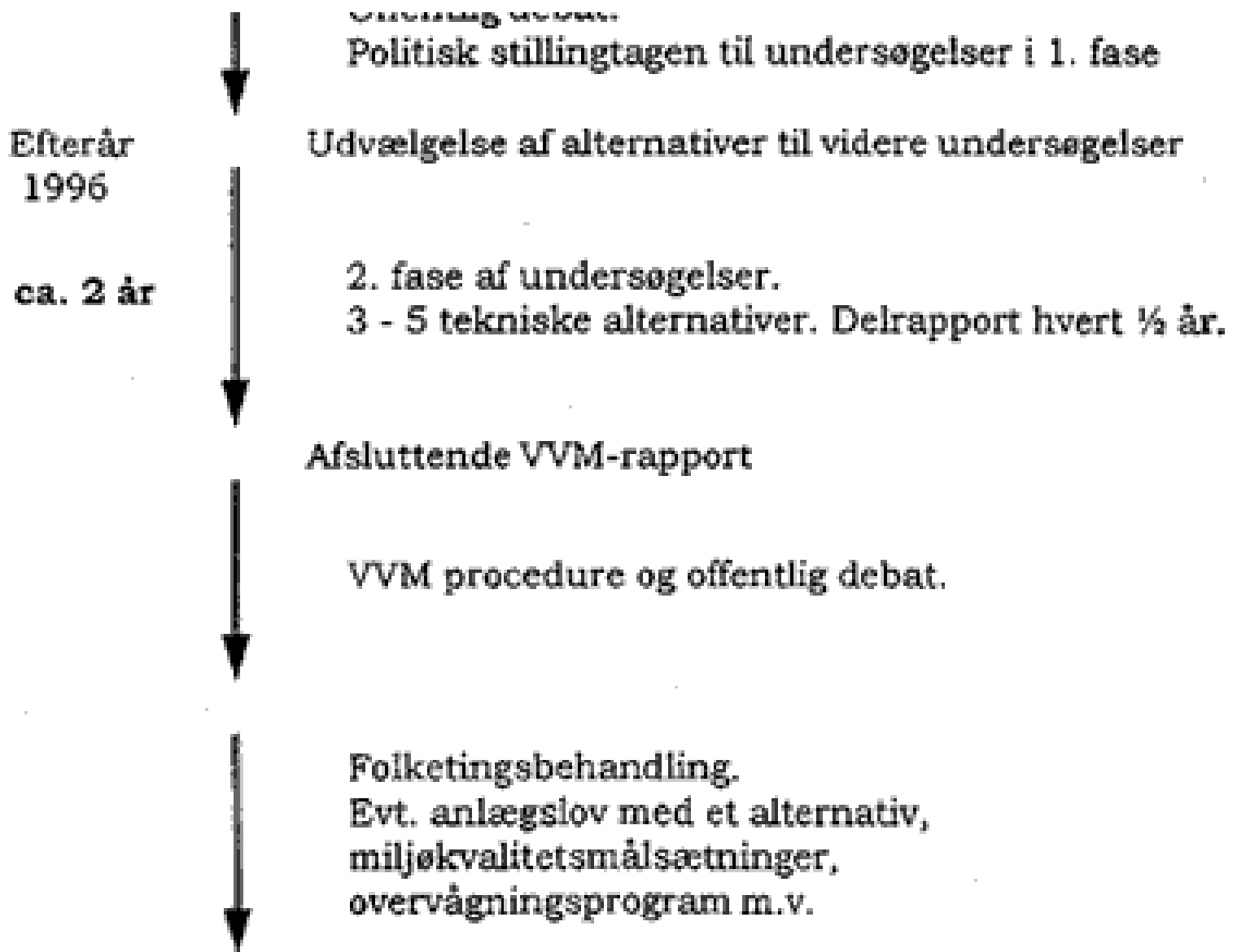
Vi forestiller også desuden, at der oprettes et forum, hvor interesserede parter - det kan være de grønne organisationer, det kan være Teknologinævnet eller Transportrådet - kan deltage i en diskussion af de resultater, som kommer frem i undersøgelsesarbejdet.

Trafikministeriet

Femer Bælt Projektorganisation

Femer Bælt - forbindelse Tids- og beslutningsproces





Transportrådets arbejdsgruppe - dens arbejde og anbefalinger i relation til beslutningsprocessen om Femern Bælt

Professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet:

Bent Flyvbjerg startede med en kort redegørelse for det arbejde, der er lavet under Transportrådet. Han understregede, at hans udlægning af arbejdet og de opfattelser, han gav udtryk for på konferencen, ikke nødvendigvis er identiske med Transportrådets. Dog skal det siges, at Transportrådet har tiltrådt de anbefalinger, der er i de to rapporter, som er udarbejdet.

Den ene rapport samler alle fakta og alle informationer, der eksisterer om Femern Bælt. Den anden rapport er en erfaringsopsamling fra Øresund, Storebælt og en lang række projekter rundt om i verden, hvor arbejdsgruppen har set

på, hvad der er at lære fra de andre projekter. Den har også set på det arbejde, som Trafikministeriet har i gang, gået de dokumenter igennem, der ligger på sagen - i hvert fald dem, som har været tilgængelige - og der ud fra prøvet at vurdere, hvilken retning de politiske bestræbelser i trafikministerierne i Danmark og Tyskland går.

Fra fakta-rapporten fremhævede Bent Flyvbjerg to hovedpointer:

1: Femern Bælt forbindelsen bliver dyr, væsentligt dyrere end Storebælt og Øresund. Anlægsomkostningerne for kyst til kyst-forbindelsen vil komme til at ligge på omkring det dobbelte af det oprindelige budget for Storebæltsforbindelsen fra kyst til kyst. Samtidig er vejtrafikken på Femern i dag ca. halvdelen af trafikken på Storebælt.

En yderligere grund til, at Femern Bælt-forbindelsen bliver dyr, er, at landanlæggene fra kyst til kyst kan kræve meget store investeringer. Anlæggene er nemlig "tynde", især på banedelen på hver sin side. Det vil derfor kræve meget store følgeinvesteringer i landanlæg at få en fast forbindelse til at fungere.

EU-kommissionen har estimeret investeringer på 15-30 milliarder kr. som nødvendige for landanlæg, dvs. baneanlæg og motorvejsanlæg, inkl. broer. Især i Tyskland vil det blive dyrt, hvad angår motorvejsbroerne. På begge sider mangler desuden et jernbanespor, hvis målet er en dobbeltsporet jernbane. I alt regner EU-kommissionen med samlede omkostninger for både landanlæg og kyst til kyst-del på 35-65 milliarder kr., alt efter løsningsmodel.

Konklusionen er, at der ikke er den store fejlmargen at give af på Femern Bælt. På Storebælt er der så megen trafik, at der har været plads til den 55% stigning i anlægsomkostningerne i forhold til det beløb, som Folketinget fik oplyst dengang, loven blev vedtaget. Storebælt har haft det "held", at den faktiske trafikudvikling har været højere, end den man forudsatte i sin tid. Man skal dog passe på med at planlægge ud fra, at der bliver luft i økonomien. På Femern, hvor trafikken er mindre, stilles der derfor særlige krav til beslutningsgrundlaget.

Den anden hovedkonklusion fra den første rapport er, at Danmark allerede er delt i holdningen til projektet - ligesom ved Øresundsprojektet og Storebæltsprojektet. Arbejdsgruppen har set på holdningen hos interesseorganisationer, politiske partier m.fl. samt hos den almene befolkning. Der er der en helt markant tendens til, at "det organiserede Danmark" - interesseorganisationerne, de politiske partier osv. - er **for** en fast Femern Bælt-forbindelse. Mens der er et flertal af almindelige borgere imod.

Arbejdsgruppens konklusion er, at det stiller særligt store krav til beslutningsprocessen, hvis det forholder sig sådan, at Danmark er delt på samme måde, som er set omkring tidligere store projekter, og som også er set, hvad angår EU-afstemningerne.

Det vil sige, at der er et særligt behov for at få en beslutningsproces, der tager hensyn til delingen i befolkningen. Ellers kan det give bagslag, og det tidligere omtalte demokratiske underskud kan blive større.

Den anden rapport fra arbejdsgruppen, der indeholder erfaringsopsamling fra en lang række store projekter rundt om i verden, inklusive Øresund og Storebælt, konkluderer, at Trafikministeriet egentligt har en taknemmelig opgave på Femern Bælt. Det skal blot gøre det bedre end på Øresund og Storebælt og bedre end den måde, andre store projekter er blevet tacklet på. Det bliver ikke svært, fordi det er ikke gjort ret godt tidligere.

Det er ikke bare arbejdsgruppens konklusion. Forhenværende formand for EU-Kommissionen, Jacques Delors, konkluderer i sin Hvidbog - hans politiske testamente, hvori de transeuropæiske netværk er beskrevet - at beslutningsprocesserne på projekter af denne type er sjuskede.

Arbejdsgruppen vil gerne tilslutte sig EU-kommissionsformandens ord. Beslutningsprocesserne kan ikke betegnes som andet end sjuskede - især når man tager i betragtning, hvor store beløb der er på højkant, og hvor store politiske risici, der er involveret i projekterne. Der bliver relativt brugt langt mere tid og energi på at gennemføre gode beslutningsprocesser, når der skal laves en stillevej igennem en by et eller andet sted i Danmark, en rundkørsel eller andre mindre trafikinvesteringer.

Arbejdsgruppen har da også et bud på, hvordan der kan skabes et beslutningsgrundlag, der er væsentligt bedre end grundlaget i tidligere projekter af samme slags.

Anbefalingerne bygger på en erfaringsopsamling - arbejdsgruppen har lagt stor vægt på ikke at komme med et forslag, som er trukket ud af den blå luft. Der er ikke tale om et meget idealistisk forslag, som siger: Det ville være dejligt hvis.. Den slags kan lede til nogle fine rapporter, der kommer til at stå på hylderne, men som ikke bliver brugt. Arbejdsgruppen har derfor prøvet at sikre sig, at hver eneste konklusion er begrundet i konkrete erfaringer fra tilsvarende projekter rundt om i verden. Det skal ikke bare være ønsketænkning.

Det kan nævnes, at erfaringerne, hvad anlægsomkostninger angår, viser, at det er helt almindeligt, at anlægsarbejder af denne type har omkostningsoverskridelser på 50-100%, og at det ikke er ualmindeligt, at omkostningerne overskrides med over 100%.

Hvad angår trafikprognoser, kan det konstateres, at det er almindeligt, at trafikprognoser skyder ved siden af med 20-70%. Det varierer lidt efter projektets art, og især efter, om der er tale om et projekt, der omfatter bane eller om et, der omfatter vej. Prognoserne for baneprojekterne har en tendens til at være mere unøjagtige end prognoserne for vejprojekterne. Det giver sig selvfølgelig udslag i, at den rentabilitet, der estimeres for disse projekter, ofte også er helt ved siden af.

Hvad miljø angår, ligger der meget få konkrete erfaringer, f.eks. med de såkaldte VVM-vurderinger, der prøver at forudsige fra før-efter studier på transportområdet, hvilke miljøeffekter, sådanne nogle projekter vil få. Der er så småt ved at komme tal for Storebælt, Øresund og Kanaltunnelen, men arbejdsgruppen har også været nødt til at gå ind og se på andre tilsvarende store anlægsarbejder fra andre sektorer. Der tegner sig her igen et billede af, at forudsigelserne er unøjagtige.

Med hensyn til de regionale effekter, også kaldet socio-økonomiske effekter, konstaterer arbejdsgruppen, at de som regel er stærkt overvurderet i den politiske debat, og at der ikke findes dokumentation for denne overvurdering i forskningen. Det gælder i øvrigt også, hvad angår Storebælt, Øresund og Femern.

På baggrund af de usikkerhedsmomenter, som her er fremhævet, kan det konkluderes, at hvis beslutningstagerne, og det vil her sige Folketing og Regering, ikke informeres om disse risici, er de ikke ordentlig informeret. Man kan måske oven i købet sige, at de er misinformeret, når man fagligt set ved, at disse risici eksisterer.

Det er et af de store problemer i denne type for projekter, at der typisk ikke er en risikovurdering i projekterne, og at de risici, der findes, ikke bliver givet videre til beslutningstagerne. Derfor er ønsket om en økonomisk og miljømæssig risikoanalyse af Femern Bælt-forbindelsen centralt placeret i de anbefalinger, arbejdsgruppen kommer med. Arbejdsgruppen hæfter sig også ved, at Trafikministeriets forslag ikke nævner en sådan analyse.

Arbejdsgruppen foreslår også, at der laves en "køreplan", dvs. en regeringsaftale og et direktiv om Femern Bælt forbindelsen. I dag fungerer beslutningsprocessen sådan, at der først fastlægges en rigtig bindende køreplan og aftale i det øjeblik, man beslutter sig for, at der skal bygges. Først da bliver der lavet forslag til en anlægslov. Den kommer i Folketinget, der kommer en debat, og anlægsloven bliver måske vedtaget.

Arbejdsgruppen mener, at det må kunne lade sig gøre at behandle en beslutningslov som i princippet lige så vigtig som en anlægslov. Måske bør beslutningsloven erstattes af et direktiv, men beslutningsprocessen må anses for lige så vigtig som anlægsprocessen og skal derfor behandles lige så seriøst. Derfor foreslår gruppen, at der udarbejdes et direktiv for, hvordan beslutningsprocessen skal køre, hvilke krav, beslutningsprocessen skal leve op til, hvilke trin, den skal indeholde osv.

Da den første forudsætning for offentlighed er, at man ved, hvad det er, der foregår, og da debatten endda foregår i to lande, vil det være en hjælp for den offentlige debat, at der først bliver lavet en regeringsaftale mellem de to lande. Når denne aftale er offentliggjort, kunne Danmark som sagt gå videre og udarbejde et direktiv for beslutningsprocessen for Femern Bælt, så alle ved, hvad den drejer sig om.

Arbejdsgruppen har desuden opstillet en række anbefalinger vedrørende offentlighed: F.eks. bør alle dokumenter og al anden information, der bliver produceret om en Femern Bælt-forbindelse offentliggøres efterhånden, som de produceres. Det gælder også konsulentrapporterne og deres forudsætninger, bl.a. vedrørende trafikprognoserne, omkostningerne, miljøvurderingerne - samt de modeller og forudsætninger, disse rapporter bygger på.

En af grundene til, at beslutningsprocesserne kører så sjusket rundt om i verden, er, at det er stort set umuligt at gå ind at vurdere pålideligheden af den information, der produceres - man kan ikke få adgang til de modeller og de forudsætninger, f.eks. trafikprognoser, der ligger bag. I nogle tilfælde anser konsulentfirmaerne det som deres produktionshemmelighed, hvordan tallene produceres.

Men hvordan skal man vurdere, om tallene er pålidelige, hvis man ikke kan se, hvad forudsætningerne er? Forudsætningerne påvirker selvsagt resultaterne. I et eksempel fra Australien - hvor man i øvrigt brugte en procedure, som arbejdsgruppen vil anbefale Trafikministeriet at overveje - blev forskellige konsulentfirmaer sat til at lave den samme trafikprognose. Tre forskellige firmaer fra henholdsvis Japan, Frankrig og USA udførte trafikprognoser på den samme højhastighedsbane. De tre firmaer kom ud med helt forskellige tal: Japanerne med meget høje passagertal, franskmændene med høje og amerikanerne med lave tal. En undersøgelse viste, at det skyldtes de konstanter, der var kalibreret i deres modeller. Forudsætningerne i modellerne var henholdsvis japanske, franske og amerikanske. Det viser, at det er vigtigt at få adgang til forudsætningerne for at kunne vurdere pålideligheden af data.

Endnu vigtigere anbefaler arbejdsgruppen, at alle interessegrupper inviteres til at deltage i debatten fra starten. Her bør det offentlige tage initiativet. Hans-Carl Nielsen nævnte, at de, der er interesseret, kan komme med, og at det oven i købet kan være Transportrådet. Men Trafikministeriet bør påtage sig et ansvar for at aktivere de forskellige interessegrupper, og selv gøre en aktiv, opsøgende indsats for at få dem på banen. Hvis grupperne ikke ønsker at være med, er det selvfølgelig deres eget problem. Men hvis de ikke får tilbuddet, risikerer man, at der sker det samme, som der er sket på Øresund og Storebælt, nemlig at debatten kommer for sent, dvs. når beslutningerne er taget - med de frustrationer hos offentligheden, det kan give anledning til.

Arbejdsgruppen anbefaler også, at offentlige høringer anvendes fra et tidligt tidspunkt i undersøgelses- og beslutningsprocessen.

Desuden anbefaler arbejdsgruppen, at der indhentes uafhængige ekspertvurderinger for de centrale aspekter af projektet. Fra Storebælt og Øresund er der positive erfaringer på miljøområdet med at bruge eksterne ekspertgrupper, og det er arbejdsgruppens vurdering, at det har medført, at debatten om miljøaspekterne har kunnet stabiliseres på en måde, der har givet større tillid til den information, der er blevet produceret.

For Øresunds vedkommende har ekspertpanelet arbejdet fuldstændig uafhængigt af den øvrige organisation. Det har kunnet komme med **sin** vurdering af miljøarbejdet - noget, der er med til at øge troværdigheden, pålideligheden og kvaliteten af den information, der produceres. Arbejdsgruppen anbefaler, at den mulighed udvides til omkostningsdelen, som der som nævnt ofte er større usikkerhed omkring end omkring miljødelen og andre dele.

Som et led i den eksterne vurdering af den information, der produceres, anbefaler arbejdsgruppen også, at projektet underkastes en ekstern økonomisk revision såvel i planlægningsfasen som senere - eventuelt ved hjælp af Rigsrevisionen. Det er sandsynligvis ikke Trafikministeriets livret at eksterne eksperter skal se beslutningsgrundlaget vedrørende økonomi igennem. Men det, som er lavet hidtil på Øresund og Storebælt, dikterer, at det er nødvendigt at en uafhængig sagkundskab vurderer realismen eller den manglende realisme i de tal, der kommer på bordet.

Arbejdsgruppen anbefaler også, at der arrangeres videnskabelige konferencer om projektet med henblik på at producere viden om projektet og at få formidlet denne viden.

Sidst om den offentlige indsigt mener arbejdsgruppen, at det er lige så vigtigt at tage offentlighedsspørgsmålet højtideligt som at udføre trafikprognoser og økonomiske prognoser. Man bruger typisk eksperter til trafikprognoser og økonomiske prognoser for at sikre, at det foregår ordentligt. Det bør man også gøre for offentligheds-delens vedkommende. Der bør ansættes kommunikationsexperter - ikke en PR-organisation, der skal gå ud at reklamere for projektet - som kan sikre borgernes interesse, nemlig at der bliver kommunikeret effektivt imellem ministeriet på den ene side og Folketinget og offentligheden på den anden.

Den næste hovedanbefaling vedrører mål og krav. Arbejdsgruppen anbefaler, at der sker en målstyret proces, dvs. en mere politisk proces end tidligere. Hans-Carl Niensens gennemgang af Trafikministeriets arbejde diskuterer tekniske alternativer - diskussionen er med det samme på tre forskellige hovedalternativer, syv forskellige detailalternativer,

men det er uhensigtsmæssigt efter arbejdsgruppens mening.

Arbejdsgruppens anbefaling er at starte med at diskutere, hvilke mål og krav, en fast forbindelse skal leve op til. Derefter kan de tekniske løsninger komme ind som midler til at opnå disse mål og krav. Hermed opnås en mere politisk orienteret diskussion, der er velegnet til debat. Så undgås det, at diskussionen straks kommer til at handle om en sænketunnel kontra en boret tunnel, eller om skal det være en bro osv., sådan som det har været karakteristisk for Storebælt og Øresund.

I stedet bør der være en diskussion om, hvad det egentlig er, man vil med denne her forbindelse, og hvilke miljømæssige krav, den skal leve op til. Vi har set, at det er frygteligt dyrt, hvis man først begynder at diskutere de miljømæssige krav, en fast forbindelse skal leve op til, efter at man er langt inde i beslutningsprocessen eller i gang med anlægget. Selvfølgelig vil man ikke kunne få fastlagt alle krav og målsætninger på forhånd, men man vil kunne komme meget langt ved at tage en seriøs diskussion.

Det samme gælder sikkerheden. Læg mærke til de diskussioner, der er kommet om sikkerhed på Storebælt nu, bl.a. om fragt af gods. Hvis de var blevet taget på et tidligt tidspunkt, ville spørgsmålene være afklaret, og beslutningsprocessen var ikke blevet destabiliseret på nuværende tidspunkt.

For kapacitet gælder den samme konklusion. Det er helt uacceptabelt, at DSB på et tidspunkt, hvor anlægget af Storebæltsforbindelsen er over halvt færdigt, siger, at der formentlig ikke er tilstrækkeligt med kapacitet på sporene på Sjælland, hvis kapaciteten i tunnelen skal udnyttes fuldt ud. Derfor bliver det ifølge DSB nødvendigt med en følgeinvestering på flere milliarder kroner. Det er klart, at det ikke nytter noget at begynde at diskutere den slags så langt henne i beslutningsprocessen. Der skal ske før, hvis det skal gå ordentligt til.

Selvfølgelig angår den samme konklusion økonomien. Der må man igen opregne hvilke økonomiske krav det er, der stilles til en forbindelse. Hvilken rentabilitet skal den leve op til. Hvor lang tid går der, før den er tilbagebetalt. Arbejdsgruppen anbefaler som sagt en økonomisk risikovurdering som noget helt centralt, som noget uomgængeligt, der må ind i ministeriets arbejde.

Som et sidste og fjerde punkt har arbejdsgruppen anbefalet en delvis finansiering ved hjælp af det, som kaldes risikokapital. Der har været nogle misforståelser fremme i pressen om at vi som noget nyt skulle anbefale privat kapital i denne form for projekter. Eftersom der er masser af privat kapital i både Øresund og Storebælt, er dette ikke nyt. Vi går ud fra, at der skal være privat kapital også i en eventuel Femern Bælt forbindelse.

Det nye er, at arbejdsgruppen anbefaler, at statsgarantien fjernes fra mindst en tredjedel af den private kapital, der vil være i et eventuelt projekt. Det skal ske for at sikre større økonomisk ansvarlighed.

Det hænger sammen med, at vi har en forventning - baseret på erfaringer fra andre projekter og i overensstemmelse med den såkaldte Dybkjær-rapport - om, at det vil give en større interesse fra private investorer, og dermed en større overvågning af projektet fra finansieringshuse. Nemlig dem, der har sat penge i projekterne, eller dem, der har kunder, der overvejer at gøre det. På den måde kan der opnås en større overvågningseffekt. Det er igen noget, der vil bidrage til offentlighed omkring projekterne. I dag er der megen lukkethed omkring projekterne, fordi der ikke er private investorer, der har nogen interesse i dem.

Det har også været hævdet, at det er bedre at bruge offentlig kapital eller statsgaranteret kapital end at bruge risikokapital, fordi man kan låne billigere. Men hvis man blot skifter risikoen over på skatteborgerne, har det ikke noget at gøre med en besparelse, men med at skjule en omkostning, som stadig er der: Omkostningen ved risiko. Arbejdsgruppen vurderer - igen baseret på erfaringer - at private investorer er bedre i stand til at varetage deres egne interesser og deres risici end skatteborgerne er - de sidste er jo stort set hjælpeløse i forhold til at forsvare sig over for noget så konkret som statsgaranteret kapital i et stort projekt.

Det er ikke et spørgsmål om privat kapital eller offentlig kapital, det er ikke et spørgsmål om privatisering, det er et spørgsmål om at sørge for, at der kommer lidt markedsdisciplin ind i processen, sådan at der er nogle fra kapitalsektoren, der begynder at overvåge, hvad der foregår i projektet.

Helt overordnet anbefaler arbejdsgruppen en bedre arbejdsfordeling mellem den offentlige sektor og den private. Den offentlige sektor skal gøre det den er god til, når den fungerer, som den skal, nemlig at skabe offentlig indsigt i, hvad der foregår, at få debatteret tingene i Folketinget, at få debatten ud til borgerne. Den private sektor skal gå ind og tage en del af risikoen ved hjælp af risikokapitalen, som skal være minimum en tredjedel.

Det betyder en omfordeling i forhold til Storebælt og Øresund, hvor selskabsformen har været lukket, hvad offentlighed angår, bl.a. fordi loven om offentlighed ikke gælder for statslige aktieselskaber. Samtidig har projekterne ikke fået de fordele, der er ved at gå ud på det private kapitalmarked. På den måde er projektet gået glip både af fordelene ved den offentlige sektor og ved den private sektor.

Det er grundlæggende i vores forslag at rette op på denne skævhed, sådan at den offentlige sektor gør det, den er god til: Offentlig indsigt. Den private sektor gør det, den er god til: Leverer noget kapital og så holder øje med, at den bliver brugt fornuftigt.

Hvordan kan lokalsamfundets borgere inddrages i beslutningsprocessen, og hvilke planer har amt og kommune i relation til planlægningen af fremtidens Femern forbindelse?

Amtsborgmester Poul Christensen, Storstrøms Amt: Poul Christensen var i forbindelse med konferencen blevet bedt om et indlæg omkring borgerinddragelse og folkelig debat i beslutningsprocessen - særligt borgerinddragelsen regionalt/lokalt. Poul Christensen gav samtidig et bud på amtets planer i øvrigt.

Regionen Storstrøms Amt har hidtil været den østlige del af Danmarks bindeled sydpå og er stadig Nordens vej til Europa. Fugleflugtslinjen har eksisteret altid. Det viser regionens historie 6000 år tilbage. Kontakten syd- og østover er tydelig på mange felter.

Dette samt det forhold, at amtet er et landbrugs- og kystområde, har præget egnen historisk og kulturelt og befolkningsmæssigt. Regionens historie og kultur - og dermed dens muligheder - kan kun forstås i det perspektiv.

Noget af det ældste menneskeskabte i regionen, jættestuernerne og på stendysserne, ligner ikke det øvrige Danmark. De findes derimod tilsvarende i Polen, i Nordtyskland og i andre Østersølande.

Da Harald Blåtand omkring år 900 påberåbte sig at have samlet Danmark, var det med mere storladenhed end præcision. Lolland-Falster var faktisk på dette tidspunkt og så langt frem som til Valdemar den Store i lige så høj grad vendt mod syd og øst som mod Danmark. Forholdet til Venderne mod syd var f.eks. så tæt, at der i perioder opstod en egentlig blandingskultur.

I vores egen tid er det værd at nævne den meget betydelige import af polske roearbejdere, især til den sydlige del af regionen. Dette stærke polske islæt har sat sig sine kraftige spor i egnens kultur, og er stadig i dag et vigtigt, men nu integreret, element i samfundet.

Omkring Femern er det endelig værd at gøre opmærksom på, at denne forbindelse faktisk har eksisteret som færgeri allerede fra middelalderen. Den Fugleflugtslinje, som vi kender i dag, er fra 1963. Den blev realiseret på tærsklen til bilismens årtier og var en fornyelse af tidligere tiders ruter.

Fugleflugtslinjen har haft betydning for beskæftigelsen. Mange borgere er og har været beskæftiget direkte og indirekte i færgeforbindelserne og de dertil knyttede virksomheder. Også mange er beskæftiget inden for turisme.

Med hele denne baggrund er det naturligt, at såvel amtet som kommunerne og det lokale erhvervsliv tidligt begyndte at arbejde meget målrettet med internationalt samarbejde. Her indtager områderne direkte mod syd og sydøst en meget

stærk plads.

Regionen kan betragtes som et paradoks. Man kan se den som et udkantområde og som et brohoved, som amtet til stadighed søger at fastholde og udbygge funktionen af.

I de senere år er disse bestræbelser blevet stadig vanskeligere. Amtet har en meget høj arbejdsløshed, som nu falder langsommere end i resten af Danmark. En række offentlige arbejdspladser forsvinder samtidig fra regionen - ikke på grund af forhold, som der regionalt og lokalt er indflydelse på, men på grund af beslutninger truffet i statsligt regi. Beslutninger, som for en stor dels vedkommende direkte eller indirekte har sammenhæng med Storebælt-byggeriet.

Amtet står derfor i dag i en situation, hvor den negative udvikling, som regionen har gennemgået i det sidste årti eller halvandet, på trods af en stor indsats **ikke** er ved at vende, men derimod truer med at udvikle sig yderligere.

Det er i den sammenhæng, Storstrøms Amt skal se på sine fremtidige muligheder og problemer, og i den sammenhæng, amtet må forholde sig til en fremtidig Femern-forbindelse.

En fast Femern-forbindelse er i og for sig blot er år 2000's løsning af et transportbehov over vand. Den faste forbindelse bliver dermed set fra en naturlig videreudvikling af den transportkorridor, som altid har eksisteret gennem Storstrøms Amt og som det er amtets klare mål at opretholde.

Regionen kan ikke økonomisk, erhvervsmæssigt og kulturelt hvile i sig selv, og det vil ikke nytte at forsøge at skruetiden tilbage til dengang, hvor færgeforbindelserne fra Gedser og Rødby og dermed de gode nationale og internationale trafikforbindelser, støt og roligt gik igennem regionen.

Dette er allerede i dag under dramatisk forandring. Storebælt åbner. DSB flytter trafikken. Det giver nye perspektiver og visioner for Storstrøms Amt.

For amtsrådet i Storstrøms Amt er det overvejelser om hvilke scenarier, hvilke muligheder og risici, som ligger fremover.

En fremtidig fast forbindelse vil være livsnerven gennem regionen. Den skaber nærhed og vil være afgørende for lokalisering og udvikling. Nye markeder åbnes og regionens turistudviklingsmuligheder kan udnyttes stærkere end i dag.

Alternativet er, at den internationale trafik lægges over Storebælt. Og at der sættes nye superfærger ind mellem Sverige og Tyskland.

Denne proces er allerede i gang uden involvering af offentligheden og lokalsamfundet. 1500 arbejdspladser er direkte på spil i et område, der i forvejen er hårdt ramt af arbejdsløshed. Det er et spørgsmål, hvor mange af disse arbejdspladser, der kan bevares ved en omlægning af den internationale trafik og bortfald af det toldfrie salg?

For amtet er det også et spørgsmål om, hvad dette betyder i et videre perspektiv - og om amtet skal indstille sig på at være udkant og ikke brohoved.

Amtsrådets holdning er klar. Det ønsker den faste forbindelse. Ikke fordi en fast forbindelse måske i sig selv giver udvikling. Men fordi den giver regionen **muligheder**, også fremover, hvis de udnyttes.

Der i høj grad behov for en folkelig debat, både om konsekvenserne af de beslutninger, der allerede **er** truffet, og om de beslutninger, regionen står overfor.

Det er en almindelig antagelse, at beslutninger om store infrastrukturinvesteringer træffes når stjerner og planeter står i en ganske bestemt position i forhold til hinanden. Et provokerende spørgsmål er derfor, om det overhovedet giver mening at diskutere borgerinddragelse og folkelig debat i forhold til den beslutningsproces, der allerede er i gang vedrørende en fast Femern-forbindelse.

Måske er debatten i virkeligheden kun for de få udvalgte.

For politikerne, for teknikerne og for de, der mener at repræsentere folket, eller i hvert fald enkelte interessegrupper.

Denne debat er ikke og kan aldrig blive en folkelig debat. Eksperter debatterer med eksperter, og eksperternes udsagn er - set fra et borgersynspunkt - indiskutable størrelser. Forstået sådan, at udsagnene ikke kan efterprøves af menigmand. Udsagnene kan derimod i bedste fald af politikere og borgere bruges som pejlemærker i en offentlig debat.

Men det er kun i bedste fald. For det kan kun lade sig gøre, hvis ekspertbudskaberne bringes ind i debatten i en form, som er vedkommende for den enkelte borger.

Afgørelsen træffes ikke i Rødby, ikke i Storstrøms Amt. Der er tale om en national og en transnational beslutning.

En politisk beslutning - og politiske beslutninger er ikke nødvendigvis saglige. Deres rigtighed kan ikke nødvendigvis efterprøves. De er netop politiske.

Derfor er det spørgsmålet, om det giver mening med en folkelig debat, oven i købet en lokal folkelig debat. Men det gør det. Den folkelige debat er en vigtig vej frem til den politiske beslutning. Den folkelige debat er ikke rationel - og skal heller ikke være det. Men den folkelige debat skal **være der**. Det viser erfaringerne fra Øresund og fra en række andre store politiske beslutninger.

Befolkningen har krav på debatten, og en debat i befolkningen er en forudsætning for den politiske afklaring. Planlovgivningen giver også en række redskaber og en række krav om borgerinddragelse i beslutningsprocessen. Tendensen er ydermere gået i retning af, at der i stadig øget omfang sker en inddragelse af offentligheden forud for planlægningsinitiativer.

Også i Storstrøms Amt er der mange og gode erfaringer med den folkelige debat. Men erfaringerne er også, at jo mere kompleks sagen er, jo mere sparsom, såvel kvantitativt som kvalitativt, er den folkelige debat. Den erfaring kan kun give anledning til bekymring, når der er tale om en fast forbindelse.

Den folkelige debat kommer ikke af sig selv. Den skal skabes og holdes i gang. Derfor skal det overvejes, hvilke redskaber, der skal tages i anvendelse, og hvad debatten skal handle om?

Debatten skal selvfølgelig handle om den faste forbindelse, men en **lokal** folkelig debat, der **alene** går for eller imod en fast forbindelse giver ikke megen mening. Det, som Storstrøms Amt har brug for, er en langt bredere debat, både om den faste forbindelse og om udviklingsmulighederne for regionen, bredt set.

Det vil sige: Hvilke krav skal regionen stille til forbindelsen og til udviklingen i regionen? Hvad vil indbyggerne finde sig i? Hvordan er regionens fremtidsperspektiver, erhvervsmæssigt og arbejdsmarkedsmæssigt? Og - ikke mindst - hvordan er fremtidsperspektiverne kulturelt, psykologisk, socialt og historisk? Hvad vil regionen satse på fremover? Hvor ligger dens styrkepunkter og svagheder?

Sådanne debatter er vanskelige. De er kaotiske og angiver ikke nødvendigvis klare konklusioner og mål. Men de er nødvendige.

Det er nødvendigt at engagere befolkningen i sådanne brede debatter, ikke kun på grund af Femern-projektet. Storstrøms Amt står nemlig på mange måder i et paradoks. F.eks. er der en chance for, at regionen kan blive centralt placeret mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Men der er også en risiko for, at den centrale placering glider regionen af hænde, hvis trafikken ledes udenom.

Regionen har en god beliggenhed i forhold til de store befolkningscentre i det østlige Europa og de kommende store markeder der. Men der er også risiko for, at disse fordele går tabt, hvis regionen ikke kan fastholde og udbygge de direkte forbindelser hertil.

Historisk set har befolkningen i regionen på godt og ondt måtte forholde sig til naboerne mod syd, ligesom naboerne har slået sig ned på egnen. Regionen har dermed en ballast og en tradition, som kan udnyttes også fremover.

Regionen har meget store naturområder og kystområder, som er attraktive for såvel danskere fra andre dele af landet som for naboerne. Men det er en forudsætning med en bevidsthed om, hvordan disse ressourcer skal udnyttes og om, at transporttiderne er realistiske nok til at tiltrække turister og danske pendlere til regionen.

Udnyttelsen af vores naturskabte herligheder betyder også, at det må debatteres, hvordan amtet skal tiltrække og fastholde industri i området. Er der råd til at sige nej til bestemte typer af særligt forurenende industri? Skal amtet have en særligt offensiv miljøpolitik i forhold til eksisterende og kommende industri? Skal der satses på de serviceprægede erhverv eller skal amtet søge at tiltrække industrivirksomheder?

Uanset om der vælges den ene eller den anden strategi eller en mellemvej, er det såvel økonomisk som psykologisk afgørende for regionen og for den aktivitet, der skal trækkes til området, at infrastrukturen også fremover er på plads.

Den investering, der er nødvendig i en fast Femern-forbindelse, bliver under alle omstændigheder af en sådan størrelse, at beslutningen vil få betydning ikke alene for borgerne i Storstrøms Amt, men for hele det danske samfund. Amtet søger at skabe størst mulig åbenhed omkring denne proces. Der er afholdt to konferencer om emnet, hvor presse, kommuner, interesseorganisationer, stat og styrelser og forskningscentre har været repræsenteret.

Amtet oplever det som et problem at få den fornødne viden frem og at få den i en tilgængelig form. Det forudsætter åbenhed og samarbejde, ikke mindst med de statslige styrelser.

Strategien omkring såvel den lokale debat som omkring den kommende planlægning, er to-strengt: Amtsrådet vil sammen med kommunerne i regionen fortsat engagere sig direkte og offensivt i debatten for en fast forbindelse. I denne sammenhæng vil regionplanlægningen være et vigtigt redskab for en dialog med den lokale befolkning, den vil altså blive brugt offensivt.

Omkring årsskiftet 1995/1996 skal Storstrøms Amt i gang med en før-offentlighedsfase om den kommende regionplanrevision. Det er besluttet, at netop spørgsmålet om den faste forbindelse skal være et hovedspørgsmål i debatten.

I denne forbindelse vil der blive annonceret, udsendt debatoplæg, afholdt møder, mv., og den enkelte borger vil få mulighed for at fremsende bemærkninger, der vil indgå i det videre arbejde med regionplanen.

Den eksisterende regionplan har allerede foretaget arealreservationer til en eventuel fremtidig fast forbindelse.

Også i det kommende regionplanoplæg og i den løbende planlægning i øvrigt vil amtet handle ud fra en forudsætning om, at den faste forbindelse kommer.

Men samtidig vil amtet lægge op til den bredere debat, dvs. debatten om regionens udviklingsmuligheder. Det er tanken, at amtet gennem en sådan bredspektret debat i regionen kan komme langt mod en afklaring af ønsker og behov, krav og regionens ressourcer som brohoved fra Skandinavien mod syd og sydøst.

Denne brede debat - debatten udenom debatten, så at sige - vil forhåbentlig kunne give regionen selv og omverdenen et klart bud på regionens udviklingslinjer. Det er helt afgørende, viser de erfaringer, som er gjort andre steder, ikke mindst i forbindelse med store infrastrukturinvesteringer.

Med udgangspunkt i den brede debat kan der skabes grundlag for et sæt sammenhængende strategier for udviklingen i amtet. Ved at tage en debat om, hvad der skal ske med området i de kommende år og hvilken udvikling, befolkningen ønsker og vil finde sig i.

Storstrøms Amt skal selv fastsætte rammerne for udviklingen - hvad enten der kommer en bro eller ikke.

Udfordringerne vil i de to situationer være meget forskellige. Men i begge tilfælde kræves et medspil fra regionen både ved formuleringen af ønskerne og kravene til udviklingen, og bestemt også ved gennemførelsen af de tiltag, der skal sikre udviklingen.

Erfaringerne fra andre områder i landet der har haft problemer, eller hvor der er gennemført store infrastrukturinvesteringer, viser, at en stor del af debatten har handlet om krisehjælp eller om kompensation. Ordningerne har været meget forskellige, men hvad enten, der er tale om Sindal, Bornholm, Korsør eller Nyborg, har denne form for "nålestiksindsats" haft en begrænset virkning.

Det betyder naturligvis ikke, at Storstrøms Amt vil love ikke at stille krav om noget lignende. Til gengæld håber amtet

at kunne finde på noget bedre.

Den faste forbindelse bliver ikke besluttet bygget i morgen og anlægsarbejdet starter ikke i næste uge. Så denne konference er en udmærket anledning til at starte overvejelserne om, hvordan problemerne i Storstrøms Amt skal håndteres. Når broen kommer - og hvis broen ikke kommer.

Kommunerne, amtet, staten og de mange organisationer, der har interesser for eller imod etableringen af en fast forbindelse, bør i gå sammen i bestræbelserne for at få gennemført en bred folkelig debat om den fremtidige udvikling i Storstrøms Amt og i fællesskab medvirke til at skabe grundlag for, at de strategier, ønsker og krav, der vil springe ud af denne debat, kan gennemføres - i den udstrækning, de er brugbare.

Det kan i dag forekomme noget uoverskueligt at skulle i gang med en omfattende debat og efterfølgende at skulle gennemføre nogle af ideerne og tankerne. På den anden side har Danmark en tradition for den folkelige debat, selv om det godt kan være, at den trænger til at blive støvet lidt af. Der skal ikke gå for meget "Højlunds Forsamlingshus" og "Bytinget" i debatten. Men grundlaget for debatten er til stede.

Der er også mere brugbare metoder end de tidligere omtalte "nålestikssystemer". Kommunerne, amtet, staten og organisationerne må gennemføre en flerårig indsats for at sikre en fornuftig udvikling i Storstrøms Amt, uanset om forbindelsen til Tyskland etableres eller ikke.

Storstrøms Amt har gode erfaringer med at anvende programmer som grundlag for at gennemføre initiativer til gavn for erhvervsudviklingen, f.eks. i forbindelse med EUs strukturprogrammer. Den samme form kunne anvendes i denne sammenhæng. Det vil skabe et mere offensivt apparat til at understøtte de udviklingsstrategier, der vil udspringe af den folkelige debat.

Parterne kunne i fællesskab gennemføre et program, der sættes i gang f.eks. fem år før forbindelsen står færdig og kører til f.eks. 10 år efter færdiggørelsen. Det vil give mulighed for at reagere på de forskydninger i udviklingen, som givet vil komme, og det vil med en 15-årig driftperiode kunne sikre både kontinuitet og sammenhæng i indsatsen.

Det må understreges, at den offentlige medvirken i sådan et program ikke kun handler om at tilvejebringe det økonomiske grundlag for arbejdet. Det handler selvfølgelig om penge. Men hvis den skitserede indsats skal lykkes, skal den offentlige sektor gå ind med sin store viden og kompetence. Samtidig skal det offentlige sikre den organisatoriske og styringsmæssige ramme for et så langvarigt program.

Når Storstrøms Amt nævnes som et styrket brohoved mod syd, eller når talen er om amtets situation, hvis denne funktion svækkes yderligere, er det debatter og aktiviteter af denne form, der skal sikre et demokratisk islæt ved gennemførelsen af meget store infrastrukturelle projekter.

Amtet skal selv angive de brede rammer for en bæredygtig udvikling over en længere årrække, baseret på amtets placering som brohoved og baseret på amtets egne bud på regionens fremtid år 2010.

Borgererfaringer fra Amager

Jørgen Clausen, borger fra Amager:

Findes kun i den skriftelig rapport
[webredaktør Thomas Jensen, teknologirådet]

Hvilke ideelle krav kan og bør der stilles til borgerinddragelse og folkelig debat i en beslutningsproces relateret til Femern-forbindelsen, herunder en vurdering af hvilke type interessenter, der kunne være aktuelle at inddrage i en sådan proces.

Søren Villadsen fra Nordic Consulting Group, lektor på RUC og beskæftiget med eksport af demokrati og bedre organisationsformer:

Danskerne har en idé om, at vi er meget gode til demokrati, og at den viden derfor må kunne eksporteres. Det betyder imidlertid ikke, at Danmark kan se bort fra de demokratiske forbedringer af egne institutioner og egne principper. Det gælder i høj grad for det område, konferencen om Femern beskæftiger sig med - her kunne man sagtens forestille sig nogle forbedringer af både teori og praksis.

Derfor skal der her gives et par bud på, hvordan befolkningen inddrages i beslutningsprocessen. For det første skal det gøres klart, hvem befolkningen er. Hvem er det, der skal inddrages? Og hvorfor skal folk i det hele taget inddrages i sådan en beslutningsproces om noget så forholdsvist enkelt som en bygning af en fast forbindelse?

Årsagen til, at befolkningen skal inddrages, hænger sammen med opbygningen af vores eget demokrati i Danmark. Det kan karakteriseres som et blandingsdemokrati. For ligesom der findes en betegnelse for den situation, hvor offentlig og privat økonomi er blandet sammen, nemlig blandingsøkonomi, er det interessante ved den danske form for demokrati, at meget forskellige demokratiske former er blandet sammen - eller i virkeligheden: Bygget oven på hinanden.

Processen startede i 1849 med nogle forholdsvis enkle demokratiske former med valg til politiske poster, og siden er der kommet lag på lag. Specielt i de sidste årtier er der kommet flere lag på det demokratiske liv i form af direkte inddragelse af befolkningen i politiske beslutningsprocesser. Det er især sket på grund af decentraliseringen, fordi mange beslutninger er lagt ud til amter og især til kommuner, og fra kommunerne endda videre ud til institutioner.

Det offentlige system er altså demokratiseret meget, når det gælder hele velfærdssiden. Der er der udbygget deltagelse, og veldefinerede brugergrupper. Når det gælder trafik, er det knap så udbygget, bl.a. fordi organisationen af trafiksystemet er anderledes. Her er det jo også meget sværere at afgrænse, hvem de faktiske interessenter og brugere er. Bortset fra i helt lokale sammenhæng. Problemerne opstår netop, når en stor national interesse og nogle ganske præcise lokale interesser med vuggestuer osv. støder sammen. Her er der virkelig tale om forskellige dimensioner i den demokratiske diskussion.

Der har udviklet sig et væld af forskellige former for deltagelse, som kunne tænkes anvendt i diskussionen om Femern-forbindelsen. Den simpleste er jo i og for sig det direkte demokrati, som efterhånden er godt kendt, fordi det danske politiske system skal laves om hele tiden på grund af EU. Når systemet skal laves om, skal folk altså spørges, mens det derimod er sjældent, de skal spørges, når det gælder enkeltsager. Her bruges den repræsentative metode som regel, det vil sige, at politikerne skønnes at være bedre til at klare enkeltsagerne jo nok bedre. I andre lande bruges den direkte metode oftere og nogle husker da også stadig jordlovsafstemningerne fra Danmark.

Den direkte metode er den enkleste. Her vurderes ikke, hvem der kunne være en bruger og hvem der ikke er. Alle er pr. definition inddraget.

Når det gælder brugerinddragelse er formen ofte høringer. Råd eller nævn osv. er svært at etablere i forbindelse med en bro. Hvor skal det mødes? Hvad skal det mødes om? Det er ikke let at sætte afgrænsninger på som på det sociale område.

Den danske form for demokrati lægger vægt på at inddrage organisationerne, f.eks. på arbejdsmarkedsområdet, på de

kommunale områder osv. Der sættes sjældent noget i gang - i hvert fald ikke noget, som holder, uden at organisationerne er inddraget.

Når det gælder en sag som en broforbindelse, repræsenterer den en betydelig kompleksitet. Den direkte producentorganisation - den, som tjener penge på at bygge broer og tunneler - har selvfølgelig en klar og veldefineret interesse. De konkurrerende producentinteresser har som regel også en klar og veldefineret interesse i, at der ikke bliver bygget. Det kan være fiskere, eller dem, som er interesserede i, at trafikken går over Storebælt og ikke går over Femern. De direkte brugere, vognmænd m.fl., er sikkert interesserede, hvis det ikke bliver alt for dyrt. Og der er de konkurrerende brugere - miljøorganisationer og andre - der i reglen ikke er interesserede i, at byggeriet bliver etableret.

Der er altså en vældig kompleks situation, når organisationerne over en bred kam er blevet inddraget.

Hvad de politiske partier angår er de efterhånden blevet meget små organisationer og afspejler især den ældre del af befolkningen. De politiske partier har i stigende grad måttet indse, at de har et afspejlingsproblem - de er ikke længere typiske repræsentanter for offentligheden. Og borgerne, de møder, når de kommer i vælgerforeningerne, er den lille kreds af aktive borgere, som stadig er organiserede og en del af det gamle parti.

Det er altså let at sige, at offentligheden skal inddrages, men svært i praksis. Den almindelige parlamentariske proces omkring et anlæg af denne størrelse og økonomiske belastning savner altså den folkelige afspejling, som i stigende grad er blevet en fast ingrediens i den danske politiske kultur og i den politiske praksis, som er fulgt med velfærdsstaten.

Organisationerne er selvfølgelig meget lettere at identificere. Men her er igen et afspejlingsproblem og en ubalance, idet der selvfølgelig er en tendens til, at de direkte producentorganisationer er dominerende i forhold til de organisationer, som repræsenterer de forbrugende interesser.

Spørgsmålet om inddragelse af brugerne repræsenterer i allerhøjeste grad et afgrænsningsproblem, for hvem er brugerne af sådan en forbindelse? Her er noget, som har konsekvenser for de lokale vælgere, men samtidig noget, som rammer ind i en beslutning, som både er af national og endda af international karakter og der er kun få muligheder for at påvirke denne beslutning.

Når høringerne først kommer efter, at beslutningerne er truffet, er det nærmest det værste tænkelige alternativ, som man kan komme ud i. Her kan udtrykket akklamatorisk offentlighed bruges - altså når politikerne spørger offentligheden - ikke for at høre om dens mening - men for at få den til at klappe af det, som der allerede er besluttet. Det er jo en kendt og prøvet praksis, måske i mindre grad i det danske politiske system som så mange andre steder.

Det direkte demokrati er at inddrage befolkningen konsekvent, spørge dem og give dem en stemmeseddel, lave en vejledende folkeafstemning. Den største risiko her er, at politikerne så ikke ved, hvad der sker - befolkningen kan jo risikere at sige nej. Fordelen er, at afgrænsningen er let. Den form benyttes sædvanligvis ikke meget herhjemme. Det anvendes kun, når systemerne skal ændres.

Hvorfor så inddrage borgerne? Erfaringer fra de områder, hvor borgerne er blevet meget inddraget - også planlægningsområdet - viser, at kvaliteten stiger. Kvaliteten stiger, fordi informationsmængden stiger, og fordi kravet til præcision i informationerne stiger. Debatten bliver i sig selv værdifuld, og beslutningsgrundlaget bliver bedre. Det kan ses på en række sektorområder, hvor brugerne er tæt inddraget, at kvaliteten af den service, som leveres, stiger voldsomt, når forbrugerne er direkte inddraget. Derfor bør der være øget borgerinddragelse og brugerinddragelse.

Der er tre hovedmodeller til at organisere beslutningsprocessen. Den ene er selvfølgelig at lade de politiske partier og deres repræsentanter klare det. Det kan der som nævnt være ulemper ved. Det andet er et omfattende system af deltagelse og høring - det er vanskeligt afgrænsningsmæssigt og har svært ved undgå en dominans af særinteresser i form af visse organisationer - først og fremmest direkte producentinteresser. Den tredje mulighed er at gå skridtet videre og direkte overlade beslutningen til befolkningen gennem direkte demokratiske procedurer. Risikoen er her, selvfølgelig, at kampagnen får en usaglig og fordrejet karakter, fordi sagen bliver politiseret så meget, at det er stemmerne og ikke sagen, der kommer til at tælle.

Hvordan forestiller politikerne sig, at borgerinddragelse og folkelig debat kan inddrages i beslutningsprocessen om en kommende Femern-forbindelse?

Kaj Ikast, Konservative:

Den offentlige diskussion af Femern-forbindelsen startede faktisk allerede i 1985 med høringer i de politiske foreninger og i de faglige organisationer for en Øresundsforbindelse og en Femern forbindelse, og de kørte oven i købet en vis overgang sideløbende. Men vi var bundet på daværende tidspunkt af, at Øresundsforbindelsen skulle komme først.

Professor Bent Flyvbjerg må derfor ikke have fulgt med i timen. Der **har** været høringer. Men problemet er, når der som det foreslås her, holdes f.eks. seks eller syv store høringer, hvor mange mennesker træffer vi så? Vel omkring 1200 mennesker. En kampagne i forbindelse med Øresundsforbindelsen kørte overalt i Danmark. Bl.a. var der en lang debat mellem Socialdemokratiet og de konservative, og der var også andre partier, der gjorde noget tilsvarende.

Debatten mandede ud i, at projektet blev ændret, bl.a. på grund af græsroddernes indsats. Oplægget blev lavet om af Socialdemokratiet, fordi hele deres organisation ville have noget andet. Der har altså konstant i Øresundsforbindelsen været græsrodder inde i selve projektet. Igennem seks-otte år har disse projekter været diskuteret på det politiske niveau. Der er ikke noget nyt i det, og politikerne tager ud til alle de møder, de overhovedet kan overkomme.

Hvad angår Femern Bælt er det vel fem år siden, det første stormøde blev holdt mellem de politiske partier i området. Siden har der i hvert fald været tre stormøder arrangeret af Socialdemokratiet, og andre partier har haft noget tilsvarende.

Hvis en sådan beslutning i stedet som foreslået bliver lagt ud til en folkeafstemning, vil de, som bor et andet sted i landet, stemme nej, uanset hvilket anlægsarbejde, der er tale om, fordi de selv vil have den investering. Sådan er spillets regler, og derfor kan man ikke afgøre storinvesteringer inden for trafikken ved folkeafstemninger.

Både omkring Storebælt og Øresund har der altså været en folkelig debat, men der er visse organisationer og græsrodder, der har sovet i timen. De har ikke gidet at engagere sig i det, fordi det efter deres opfattelse aldrig ville blive til noget alligevel.

Men det vil være forkert at sove i timen nu hvad angår Femern-forbindelsen, for hvis de undersøgelser, der er sat i gang, viser sig at være positive, og hvis det, der er aftalt med svenskerne, er økonomisk forsvarligt og miljømæssigt korrekt, bliver forbindelsen gennemført.

Tommy Dinesen, SF:

Debatten har ikke været der. I 1974, da Storebæltsforbindelsen første gang blev vedtaget, skete det uden debat uden for Christiansborg. Nogle politikere kiggede dog lidt på konsekvenserne af en fast forbindelse, hvad ville der ske med arbejdsløsheden, osv. osv. Da diskussionerne startede på Christiansborg, blev Landsforeningen Storebæltsbroen dannet, men det er, ligesom Kaj Ikast giver udtryk for, meget svært at få andre mennesker til at forstå, at de bør tage stilling.

I 1980'erne troede folk, at Storebæltsforbindelsen drejede sig om Korsør-Nyborg og ikke andet, og den dag, Folketinget havde vedtaget forbindelsen, var det for sent at gå til kamp. Problemet er, at der skal kæmpes mod systemet - som har flertallet bag sig - og hver gang, der bliver kritiseret et eller andet, kan systemet gå ud og sige: I får en rapport.

Arne Melchior lavede adskillige rapporter. Nogle blev aldrig læst, men kostede alligevel en halv million kroner. Det er der, det er svært for modstanderne - græsrodderne og modstanderpartierne - at komme ind, for de har ikke muligheder

for at få lavet rapporter. Det blev dog ved hjælp af Casa lavet om ved Øresundsforbindelsen, og der kom bedre muligheder for at komme med nogle modargumenter.

Omkring Øresund gik det pludselig op for ret store befolkningsgrupper i København og i Sverige, at nu kom der altså en Øresundsforbindelse. Folk kom op på dupperne, og det var sværere for politikerne at komme igennem i en fart. Arne Melchior sagde på daværende tidspunkt: "Jamen, det stod i loven om Storebæltsforbindelsen, at vi skulle gå videre her ved Øresund". Men der var ikke andre end dem, der havde med det at gøre, som havde læst den lov.

Med hensyn til Femern er det politikerne, der skal sørge for, at debatten kommer i gang. Et bud på den opgave er lade de lokale tv- og radiostationer arrangere møder, der belyser konsekvenserne af en fast forbindelse med Femern. Det er rigtigt, at folk i Skive er ligeglade med, om der skal være en fast forbindelse nede ved Rødby eller Gedser, men det kunne være rart bagefter at få at vide, hvad folk mente om sagen, eventuelt via debat i lokal-tv. Der burde også afsættes penge til græsrodderne, for det er dem, der er med til at starte debatten. Gjorde man det, kom debatten derhen, hvor den skal. Og det er i hvert fald befolkningen i områderne dernede, der har behov for at give deres besyv med om, hvad der skal foregår dér, hvor de bor.

En folkeafstemning vil være vanskelig at have med at gøre, fordi der er ti forskellige løsningmodeller: Skal det være en boret tunnel, skal det være et biltog, skal den op eller ned osv.

Arne Melchior, CD:

Det er godt, at det kan dokumenteres, at diskussionen om disse faste forbindelser har været mangeårig. 1974 er nævnt, men faktisk holdt SF's stifter Axel Larsen mere end et hundrede foredrag landet over i Rotary klubber og andre steder, om at landet måtte have en fast forbindelse over Øresund, men at forudsætningen var, at der også kom en fast forbindelse over Storebælt.

Men anlægsloven til den nuværende faste forbindelse over Storebælt er fra 1987. Så der er på det tidspunkt gået 13 år siden den første vedtagelse. Og hvis nogen gad sætte sig hen og regne ud hvor mange spaltekilometer, kronikker, debatartikler, læserbreve og ledende artikler, der har været i landets aviser. Hvor mange megatimer, der har været i radio og fjernsyn om disse faste forbindelser, hvor mange møder der har været landet over, så ville der være mange. Flere af politikerne ved denne konference har diskuteret Femern-forbindelsen, stillet op i hele landet, og der har været café-møder og møder i fagbevægelse, og møder i partier og møder i organisationer. Det har været slået stort op.

Det fylder enormt, men vi lever heldigvis i et land, hvor man ikke kan fremstille hverken debattører eller publikum ved politiets hjælp. De kommer, hvis de har lyst, de tager initiativ, hvis de har lyst. Evnen mangler den gennemsnitlige danske borger jo ikke. Standarden i uddannelse og kritisk sans og skepsis - sund skepsis - er jo ret veludviklet her i landet. Så hvis man vil være med og diskutere, har der været mere end rig lejlighed til det.

Hvis man skulle lave folkeafstemning, ja så havde vi aldrig fået gas her i dette land og vi havde aldrig fået elektricitet i dette land, vi havde bestemt ikke fået noget bredbåndsnet i dette land. Jeg går ind for alle syv punkter i Bent Flyvbjergs rapport, men er dog lidt skeptisk over for det sidste: At eksperter i kommunikation skal sættes til at lede debatten. Det bliver straks lidt halvstatsstyret debatform, glem det punkt.

Men der skal selvfølgelig mere offentlighed, jo mere, jo bedre, men altid på frivillighedens grundlag og aldrig nogensinde ved

tvang. Folkeafstemninger er reaktionære, bare se til Schweiz. Folk stemmer efter deisen: Man ved, hvad man har, man ved ikke hvad man får. Er du i tvivl min søn, så sig nej, og sådan stemmer folk ved folkeafstemninger.

Her følger en lille kritik af Trafikministeriet, der har beregnet, at første delrapport skal udkomme 1. april 1996, og at der så skal være offentlig debat og politisk stillingtagen frem til 1. august samme år. Der vil altså kun være fire måneder til at tage stilling til første del - heraf er april og maj en smadder travl tid for politikerne, fordi det er Folketingets slutspurt. Der ikke ret meget tid at debattere i, indtil der skal træffes en vidtgående beslutning på fortsættelsen af forløbet. For det første skal både valgte og vælgere nok selv bestemme, hvornår de vil diskutere.

Jeg tror ikke på et direktiv på en beslutningsproces. Lad dog de tusinde blomster blomstre. Lad dog mennesker gøre, som de vil og har lyst til og evner til. Og da de evner altså er store, så vil det nok gå i orden og blive, som det skal. Jeg har personligt ikke taget stilling til, om vi skal have en Femern-forbindelse, men kan konstatere, at der til dato ikke er bygget nogen stor fast forbindelse kloden over, som er blevet fortrudt bagefter, hverken af dem der har investeret i den eller dem, der bor i begge ender af den. Det er da værd at nævne i 50-året for opførelsen af den første Lillebæltsbro.

En bro er jo ikke andet end et stykke motorvej sat på piller, fordi man ikke kan lægge den på vandet, som man kan med motorvejen på land. Og derfor er spørgsmålet kun: Er det økonomisk og miljømæssigt forsvarligt og er det teknisk muligt? Er det tilfældet, skal man selvfølgelig have den, for hvorfor Søren skal man stå i kø og standse en motorvej. Det er jo meningsløst at afbryde en rejse bare fordi der tilfældigvis ligger et stykke vand. Men lad alt det indgå i en fri diskussion.

Trafikminister Jan Trøjborg, Socialdemokratiet:

Det er fornuftigt og godt, at der er så megen diskussion om Femern-forbindelsen. Det er nemlig rigtigt at diskutere den overordnede vision om et sammenhængende transportnet i Europa. Når jeg mødes med mine ministerkolleger fra Tyskland, Norge og Sverige, går diskussionen gerne på, om vi nu får et transportsystem, der hænger fornuftigt sammen i Europa, sådan at Skandinavien og Norden ikke bliver et område, som væksten går forbi. Fordi vi selvfølgelig har en vision om at bevare og udbygge de velfærdssamfund, som findes i de nordiske lande.

Den vision ser fornuftig ud og hænger godt nok sammen, men når man har en vision, så kommer man jo også på et eller andet tidspunkt ned på jorden. Så kommer der nogle mere konkrete overvejelser, der går på, om nu de nødvendige bevillinger skal gennemføres for at etablere et stykke motorvej, etablere en jernbanestrækning eller etablere f.eks. en bro. I den forbindelse skal der ske en prioritering, som i alle andre sammenhænge: Er det nu rimeligt at bruge så mange penge på så stor en investering, når vi holder den op imod andre investeringer og imod samfundets muligheder for et højt og fornuftigt serviceniveau?

Det er principielt den samme diskussion, som når man i en kommunalbestyrelse diskuterer, om kommunen nu skal have et nyt rådhus og etablere en byfornyelse i midten af byen, eller man skal udbygge f.eks. daginstitutioner, idrætspladser osv.

Hvis der var en folkeafstemning i kommunen, ville folk stemme nej til det nye rådhus. I dette tilfælde besluttede politikerne det, og folk blev glade for det bagefter. Sådan vil det ikke nødvendigvis gå hver gang, men man får diskussionen, og det er rigtigt at tage den.

Den anden del af diskussionen hænger sammen med prioritering i transportpolitik. Det er en diskussion, som kendes fra både Storebælt og Øresund, nemlig om vægtningen af kollektiv/individuel transport.

Den diskussion står imidlertid ikke alene, men hænger naturligvis sammen med diskussionen om finansieringen af en sådan eventuel forbindelse. Derfor er begge diskussioner vigtige, men de er også vigtige at kombinere.

Hvis vi gennemfører en fast forbindelse - Øresund, Storebælt, eventuelt Femern - hvordan skal den så finansieres? Skal det være med offentlige skatteopkrævede midler eller skal det være med brugerbetaling? Med andre ord: Hvilken økonomisk barriere skal man opretholde for den trafik, der passerer et givet bælt?

At den politiske beslutningsproces interesserer voldsomt meget, er en god ting. Danmark har lavet en regeringsaftale med den svenske regering, aftalen er konfirmeret i det danske Folketings vedtagelse af anlægsloven for byggeri af den faste forbindelse over Øresund, og i den hedder det, at vi skal arbejde for en forbindelse over Femern, under hensyntagen til økonomi og miljø, naturligvis. Dermed er der altså god baggrund for en intens diskussion.

Der er sat et stykke teknisk udredningsarbejde i gang i et samarbejde mellem den danske og den tyske trafikminister, og det kører i de næste par år. Sideløbende kører en debat i Danmark før en formentlig meget kvalificeret beslutningsproces.

Endelig er der en diskussion om hvorvidt det er rentabelt eller ikke at bygge sådan en forbindelse og fornuftigt eller

ikke fornuftigt, selvfølgelig med stærke politiske over- og undertoner.

I starten af undersøgelsesarbejdet lægger ministeriet op til diskussion af alle mulige tekniske løsninger, men det er tanken i det fortsatte undersøgelsesarbejde, at prøve at indskrænke mængden af tekniske anlægstyper til et lidt snævrere grundlag end de syv, der bliver peget på i første omgang.

Det skal naturligvis gøres på en både rundhåndet, venlig og imødekommende måde sådan, at der findes et fornuftigt grundlag at træffe beslutning på. Jeg anser det ikke for umuligt, at finde et grundlag, som alle politiske partier burde kunne stå bag.

Bagefter skal der selvfølgelig være en offentlig debat om de undersøgelsesresultater, der foreligger. De undersøgelsesresultater, der bliver færdiggjort, skal naturligvis offentliggøres, så alle kan deltage i debatten, og alle kan debattere, hvordan man har prioriteret den videre undersøgelse. Det er da soleklart - der skal ikke skjules noget som helst.

Det er også en mulighed at bruge samme model, som på Øresund i øjeblikket, hvor ministeriet har nedsat et såkaldt orienteringsforum for den miljøovervågning, der foregår af anlægsarbejdet derude. Hvis **det** kan formilde nogle sind til at tro på, at det nu også er et seriøst og et ordentligt grundlag, der arbejdes imod, og som kan danne beslutningsgrundlag til sin tid, vil jeg godt overveje dette.

For så vidt angår den mere sene proces op imod en politisk beslutningstagen, skal der ikke herske tvivl om, at der naturligvis vil blive offentliggjort materiale således, at vi opfylder kravene til VVM-proceduren, ingen som helst tvivl om det.

Til sidst skal der selvfølgelig træffes en politisk beslutning om spørgsmålet. Og der vil selvfølgelig indgå miljømæssige, økonomiske, men også overordnede transportmæssige hensyn, når Folketinget til sin tid beslutter sig. Det er ikke til at sige, om den beslutning bliver ja eller nej.

Men det er vigtigt at signalere, at det, man har et repræsentativt demokrati til, er at træffe den slags afgørelser. Og uanset om det politiske system siger ja eller nej, så vil der selvfølgelig være nogen, der er uenige i sådan en beslutning. Det kan da godt være, at der er flere, som i øjeblikket synes, at man skal sige nej, fordi man måske er lidt mættet af de meget store projekter, som er i gang i øjeblikket. Det tyder nogle af opinionsundersøgelserne jo på.

Dermed også sagt, at man sådan set ikke officielt behøver at iværksætte undersøgelser om befolkningens holdning til projektet, de skal nok blive iværksat helt af sig selv. Der er masser af dagblade og andre, der vil fornøje sig med at iværksætte en sådan undersøgelse. Det er udmærket, at det ikke er noget, som skal tilrettelægges i en statslig procedure.

Men mit tilsagn er naturligvis her, at der skal være så meget åbenhed om undersøgelserne som muligt. Alt hvad der kommer frem af faktisk materiale skal lægges på bordet også til en offentlig debat. Alt hvad der er af økonomiske overvejelser og skøn skal naturligvis frem, sådan at der er et kvalificeret grundlag at præsentere for Folketinget, når det om et par år skal diskutere sagen forud for drøftelserne med den tyske regering. Her er det nok væsentligt at gøre opmærksom på, at det ikke er en beslutning, Danmark træffer alene.

Der er altså mange ting, der skal gå op i en højere enhed, før Danmark siger ja. Der skal være enighed både i Danmark og i Tyskland, og så skal der selvfølgelig også kunne gennemføres en beslutning i det danske Folketing med et fornødent flertal. Dermed tror jeg nu nok, at man har sikret sig en meget, meget åben proces i forbindelse med diskussionen om dette projekt i de næste fem år måske.

Jeg ved ikke, hvor lang tid beslutningen om Storebælt tog. Man kan ikke vide, hvor lang tid det her tager, men det kan godt tage ganske lang tid.

Debat mellem paneler og tilhørere

Per Kaalund:

Som deltager i de politiske beslutningsprocesser omkring Øresund og Amager og andre ting i de sidste 25 år, mener jeg, at jeg har nogen erfaring på området.

En kommentar til Søren Villadsen om vælgerforeninger: Jeg var vælgerforeningsformand i Brøndbyøster, en lille bydel i Brøndby Kommune, for 25 år siden. Der var 600 medlemmer, nu er der 350, altså har du ret i, at det er gået tilbage. Men man skal passe på med at dømme direkte på tallene, for dengang var der 125 aktive, og det er der stadigvæk.

Politikerne elsker at beskæftige sig med konkrete sager og beslutninger, det gør befolkningen i øvrigt også, og det gør pressen endnu mere. Hvad der føres af drøftelser i disse år i kommunalbestyrelser, amtsråd osv. om visioner, fremtid osv. er der ikke en kat, der gider referere, men er der ballade, så skal de nok være der. Læg f.eks. mærke til den beslutning der er taget i Folketinget om udvidelse af Helsingørmotorvejen fra fire til seks spor. Planerne har været drøftet og forhandlet i fem-seks år med planer og tegninger og offentlighedsprocedure og alt muligt. Men jeg gætter på, at fordi de spærrer trafikken i morgen ude på Hans Knudsens Plads, vil der være samlet større pressedækning end gennem alle de seks år tilsammen. Det viser lidt om pressens rolle også i den sammenhæng, og om hvem, der i øvrigt deltager.

Det største problem med at finde de rigtige politikere, er - som en tidligere kollega har udtalt - at vi har kun befolkningen at tage af.

Med hensyn til den danske befolknings reaktioner vil jeg sige bl.a. til Jørgen Clausen, at der ikke er nogen, der de seneste 25 år kan have købt hus på Amager, som har kunnet være i tvivl om, at der ville komme en motorvej - ikke én. Det har stået i regionsplanerne siden 1974, og før den tid har der været streger over kortet. Stregerne har gået præcist, hvor motorvejen ligger i dag med ganske få variationer, så ingen har kunnet være i tvivl om, hvor den vej skulle gå.

Under alle omstændigheder - bro eller ikke bro - har der været planer de sidste årtier om, at der skulle være en motorvej og en togforbindelse til lufthavnen. Det kan der heller ikke være nogen tvivl om. Det har optrådt i regionsplaner, offentlighedsfaser osv., men befolkningen reagerer først den dag, dozeren runder hjørnet, hvor de bor. Det gælder også placeringen af små institutioner til åndssvage medborgere, der skal integreres i samfundet, alle går ind for det, blot ikke når den skal ligge på den vej, hvor de selv bor. Det er nogle af problemerne, vi slås med.

Vedrørende spørgsmålet om underskriftsindsamlinger: Da vi for nogle år siden ude på Amager ville nedlægge en lille skadestue på Sct. Elisabeth Hospital, fordi der lå en stor skadestue 700 meter derfra - det er forhold, som provinsboere slet ikke kan forestille sig - der var der 32.000 underskrifter, blot for at nævne, hvordan det går til.

Med hensyn til organisationer og græsrodsorganisationer: Uanset at Danmarks Naturfredningsforening kan ryste op med 250.000 medlemmer, er det min opfattelse, med mine mange års kendskab til dem, at det er en centralistisk og lidt juntaagtig ledet organisation, der ikke har spor med befolkningen og befolkningens interesser at gøre, og ihvertfald slet ikke i målestok med hvad de politiske partier har.

Med hensyn til pressen, interesserer den sig for konkrete ting, men ikke for langtidsvisioner og planlægning osv. En anden ting det er dens evne - som vi tit kan rose meget - til at forenkle tingene. Læg mærke til de interviews, der har været bragt vedrørende Øresundsforbindelse og forbindelsen over Amager: Man stikker en mikrofon i hovedet på folk eller giver dem et skema, hvor de skal svare på, om de går ind for en bro eller ej.

Hvor er pressens dækning om vækstfilosofi, og om hvem der skal betale pensionen om 20-30 år, hvordan vi skal udvikle Østersøområdet osv. osv.? Der er også tale om en meget, meget stor forenkling. Min konklusion er, at det politiske system har bredden, har villigheden, og at det er bare med at komme an, så er der masser af offentlighed, åbenhed og mulighed for debat.

Jørgen Clausen:

En replik til Per Kaalund: I 1976 fik Tårnby besøg af departementschef i Trafikministeriet, Jørgen Hald. Han stillede sig stor mægtig op ude ved Tårnby Torv og sagde: Her skal motorvejen gå. Færdig. Henover Tårnby Kirkegård. Det var kun, fordi borgerne i Tårnby brokkede sig, at kirkegården ikke blev motorvejsbelagt!

Den motorvej, der var tale om dengang, var en lokal motorvej til fire spor til en bredde omkring 30 meter. Den udgravning, der er derude i øjeblikket, er over 100 meter bred, og vi har tigget Jan Trøjborg om at få flyttet to indfatningsvægge af hensyn til en børneinstitution, et villaområde og et højhuskvarter. Det kan ikke lade sig gøre, og muren er dårligt nok projekteret færdig.

Desuden er den internationale Øresundsjernbane påklistret den sekssporede vej.

Med hensyn til Naturfredningsforeningen, så er jeg ikke selv medlem, men jeg tror den har en vis indflydelse.

Til Jan Trøjborg: Vi har anmodet om at få udleveret det underliggende beregningsmateriale til tunnellægningsrapporten, som var angivet i 1991-Øresundsrapporten "Miljø Øresund". To gange har Jan Trøjborg fra Folketingets talerstol sagt, at han ikke vil udlevere det, fordi det ligger ude hos nogle interne konsulenter, og der bliver det liggende. Apropos åbenhed: Hvad med at få udleveret de dokumenter. Kaj Ikast kunne i sin tid godt have foranlediget det, men der kom jo en kedelig ombudsmandssag i vejen.

Lad os få nogen hæderlige svar. Sig lige ud, om I vil udlevere eller ej. Åbenheden omkring Femern Bælt er allerede begyndt at løbe af sporet, når man får at vide, at der skal være den fulde åbenhed, og samtidig ikke engang kan få åbnet biblioteket i Miljøstyrelsen, så folk kan kigge de mange rapporter om Øresundsforbindelsen. Kan man så forvente det samme omkring Femern Bælt? Og hvad med alle andre underliggende bilagsrapporter? Lad os få et svar fra politikerne: Vil I virkelig være åbne og vil Jan Trøjborg udlevere de Tårnby rapporter?

Så vil jeg godt af hensyn til Øresundsforbindelsen invitere dig ud i Tårnby og se på nogle problemer der.

Jan Trøjborg:

Nu skal vi ikke ødelægge debatten med en enkeltsag, og Kalvebod-krydsningen, som der formentlig er tale om, er et lille element i projektet. Jeg har svaret flere gange: Jeg kan ikke udlevere nogle dokumenter, jeg ikke har, de ligger hos et rådgivende ingeniørfirma.

Jørn Rasmussen, Sydsjælland:

Jeg er almindeligt interesseret som borger. Der er mange måder at flytte gods og personer: Fly, skib, tog og biler. Men det er frustrerende med den fase, vi er i med diskussionen om højhastighedstog: Skal vi have et eller to højhastighedstog igennem Danmark? Skal de gå op igennem Jylland, og tværs op igennem Skandinavien? Hvis der skulle være noget seriøsitet i det, skulle man vel lade det gå over Femern og op over Helsingør, det er jo den direkte vej, hvis man ser på landkortet.

Hvis man skal etablere en fast forbindelse til Femern, med den forudsætning, at den under alle omstændigheder skal indeholde banetrafik, vil den på nuværende tidspunkt blive så kostbar, at etableringen vanskelig kan forsvares. En indleder fra Transportrådet siger jo, at det er anlægsomkostningerne til baneforbindelsen der fordyrer forbindelsen meget. Derfor bør der i trafikministeriets foreløbige syv alternativer tilføjes to alternativer, der hviler på vejtrafik alene. Henholdsvis en bro- og en tunnelløsning. Den kollektive trafik vil på ingen måde blive tilsidesat ved denne løsning. Transport med luksusbusser fra København med forbindelse til højhastighedstog i Hamburg, kunne være en udmærket løsning.

Udviklingen ændrer sig i disse år meget i det genforenede Tyskland. Derfor er det vanskeligt, måske endda umuligt at forudsige om der både vil være behov for et højhastighedstog fra Hamburg, op igennem Jylland og over Storebælt til Sverige. Og samtidig behov for et højhastighedstog fra Hamburg over Femern til Sverige. Regeringens trafikplan - Trafik 2005 trænger til en revidering.

Derfor virker oplægget meget frustrerende. Hvad vil I? Der er nogle internationale trafikforskere, der siger, at man skal op på en afstand på mellem 3-500 kilometer, før at man skal bruge tog, så ud fra det kunne vi nemt klare transportbehovet i Danmark alene med det vejnet vi har og med bustrafik, som kunne blive udliciteret. Vi har for mig at se kun behov for jernbane på den internationale linie - altså højhastighedstog - men kan I finde ud af med jer selv, når vi skal gå ud at debattere det her, hvor den skal ligge henne?

Kaj Ikkast:

Det blev allerede fastlagt i min ministertid i forbindelse med EFs Ministerråd og de øvrige skandinaviske lande, at der igennem Danmark skulle være to akser. Den ene akse der går Hamborg-Flensborg- Aalborg, op til Frederikshavn og Hirtshals og derfra videre til Norge og til Vestsverige. Det er den ene akse, som vi i øjeblikket er ved at færdiggøre med dobbeltsporene i Sønderjylland. Dermed samles godstrafikken i Sønderjylland, hvorfra den går direkte til Madrid eller Rom, eller hvor det skal hen. Det er der en rationaliseringsgevinst i.

Men i 2012 kan de sønderjyske motorveje ikke tage mere trafik og det samme vil ske for jernbanen omkring 2015. Derfor skal man have den dobbeltakse igennem, som hedder Femern. Da jeg gik af som minister, kalkulerede man med at højhastighedstoget skulle gå igennem begge steder, når det er helt færdigt.

Aftalen med de svenske jernbaner og Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn og DSB går ud på, at man starter med færgesejls i den første omgang, men at man bygger teorierne på en bro - hvis det er muligt - eller tunnel. Ellers må man tage en del af højhastighedstogene også via Sønderjylland, men det betyder, at trafikkvoten forholdsvis tidligt vil være opbrugt.

Tommy Dinesen:

Jeg forstår godt, at der er en kraftig lokal diskussion om, hvad der skal ske med Lolland-Falster og færgebyerne dernede. Jeg forstår derimod ikke, at den er kommet så sent i gang, fordi der blev talt om Femern, allerede da man sagde ja til den faste forbindelse på Storebælt.

Jeg tror dog, at det der sker på fægeområdet er vigtigt at få med. DSB har planer om hurtigfærger, som tager tog med over. Det synes jeg selv er en god idé, og tror på, at det kan medvirke til, at der ikke kommer nogen fast forbindelse. Hvis man tænker på den udvikling, der er sket inden for fægeområdet inden for de sidste syv år, var ingen jo klar over, at de nye færger var under udvikling, da man sagde ja til de faste forbindelser på Storebælt. Nu kommer de alle steder på Kattegat, og derfor tror jeg på, at det er færgerne, der kommer til at vinde i den sidste ende.

Om jeg får ret, men tiden vise, men jeg tror at den udvikling skal vi i hvert fald også have lavet nogle undersøgelser af, når der skal undersøges så mange andre ting på det her område.

Jan Trøjborg:

Der jo også meget romantik forbundet med international togtrafik, men man skal vide, at langt de største mængder af transport også med jernbane foregår inden for de korte distancer, f.eks. med S-tog, og på de forholdsvis korte distancer i landsdelstrafikken.

Det er forholdsvis beskeden, hvad vi transporterer med toget til f.eks. Hamburg. Og det er naturligvis af forståelige grunde svært at konkurrere med fly, hvis man skal til Bonn, Frankfurt, Madrid eller andre steder, fordi der er en tidsfaktor, der gør det utroligt vanskeligt.

Jernbanen er meget bundet teknologisk set, fordi den er skinnebåren, og det kræver meget, meget store investeringer. Ikke desto mindre er det jo den politiske vision på transportområdet at sørge for, at vi har et integreret jernbanenet, der fungerer optimalt, således at det kan konkurrere med privatbilismen og med godstransport af lastbil i vores del af verden.

Og derfor har vi investeret så kolossalt meget, som vi har i Øresundsbroen og i Storebæltsbroen, sådan at der er

mulighed for et jernbanenet, der kan konkurrere de steder, hvor jernbanen er stærk, og det er jernbaner altså, når det gælder landsdeltransporten i Danmark.

Jernbanen vil også være et stærkt kort, når vi får etableret et integreret togsystem i Øresundsregionen. Jeg har haft drøftelser med min svenske kollega herom for at få sat det i værk i tide. Og dernæst kan jernbanen konkurrere, når det gælder godstransport på lange afstande, hvis det er effektivt tilrettelagt, sådan at det har karakter af samme slags service, som vi kender den fra containerskibene til søs. Derfor har vi sagt, at de undersøgelser, der nu pågår på Femern, alle skal indeholde en prioritet på jernbanen, sådan at vi har ekskluderet en model, der ikke indeholder en jernbaneforbindelse. Allerede heri ligger der jo en politisk prioritering og beslutning, men den har jeg endnu ikke hørt kritiseret.

Søren Villadsen:

Folkeafstemningen er nævnt som et af de scenarier, der er stillet op for at medinddragelse af befolkningen med de fordele og ulemper, der er i den forbindelse. De fleste politikere slår jo syv kors for sig, når den slags ting kommer på tale, fordi de er bange for, at befolkningen simpelthen ikke vil stemme for de ting, som de gerne selv vil have gennemført. Og det er jo altid ubehageligt.

I stedet for jordlovene, som blev nedstemt ved en folkeafstemning, fik vi i øvrigt et meget mere gennemtænkt og sammenhængende system med demokratisk deltagelse, med decentralisering, med alternative skitser og al mulig offentlighed forbundet, som erstattede et lovkompleks, som var langt mere centralistisk og langt mere dirigerende. Ud fra sådan en offentlighedsbetragtning var det faktisk en stor tjeneste, de borgerlige partier dengang gjorde landet, ved at føre en så dygtig kampagne som de gjorde imod jordlovene.

Det er jo heller ikke uden omkostninger at lægge beslutningerne over til politikerne alene. De kompensationsbeslutninger, der er truffet f.eks. i forbindelse med Øresundsforbindelsen indebærer jo tilsyneladende, at der skal anlægges så og så mange hundrede kilometer motorveje i folketomme egne, hvis befolkning er meget ophidset over, at der skal bygges broer i det københavnske område. Så tingene hænger jo også sammen på den måde, at de politiske partier må sørge for en balance mellem øst og vest osv. Det koster jo ganske betydelige summer.

Derfor er jeg ikke sikker på, at politikerne altid har ret i deres skepsis over for den direkte inddragelse, fordi den giver et ringe resultat og blokerer fremskridt. Vi har andre erfaringer med inddragelse af borgere i dette her land, nemlig at inddragelsen faktisk kan føre til noget nyttigt.

Det, som er bekymrende, er, hvis man vil det ene og gør noget andet. Altså hvis man laver en slags borgerinddragelse, som ikke har til formål at være beslutningsdirigerende, men snarere akklamatorisk, som jeg sagde i mit første indlæg. Det er en dårlig løsning, og så ville det være bedre, at politikerne selv træffer de overordnede beslutninger.

Journalist Margit Knoblauch, Mediehuset, Kanal Danmark, Svendborg:

Per Kaalund har ret i, at pressen gør som politikerne, nemlig sælger bedst, når der er dårlige nyheder i luften. Vi vil meget gerne bringe debatten i en åben kanal som Kanal Danmark, men vi har ikke mulighed for det. Hvis vi havde det, kunne vi få den åbne folkelige debat, som vi alle gerne vil have, men vi desværre ikke har råd til at føre.

Jeg vil godt korrigere, at det ikke var i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, men med Øresundsforbindelsen, politikerne i Danmark og Sverige sagde, at de på ministerielt plan ville arbejde for en fast forbindelse til Femern. Men lægger det ikke nogle bånd på jer, hvis I allerede nu er kommet med en opfordring til at forbindelsen bliver gennemført? Hvad skal vi så med en folkelig debat? I har jo sådan set kun de miljømæssige eller de økonomiske aspekter at undskylde jer med, hvis I ikke går ind for den?

Arne Melchior:

Søren Villadsen sagde, at hvis man spørger hos politikere og organisationsfolk, så går de ind for en vis fast forbindelse. Hvis man spørger hos menigmand, så går han ikke ind for den. Du kunne lige så godt have sagt; hvis man

spørger hos dem, der har haft interesse i, tid til, pligt til, endda får betaling for at sætte sig ind i tingene, så mener de ja. Og hvis du spørger hos alle de andre, så mener de nej. Det er jo sandheden om folkeafstemninger.

Med hensyn til Jordlovene blev de gennemført, nøjagtigt som de faldt ved folkeafstemningen. Så at sige nøjagtigt som foreslået, bare uden folkeafstemning. Fordi der var gået et par år, så var lysten hos oppositionen til at kræve folkeafstemning forsvundet. Fordi at alle kunne indse, at det var fornuftigt. Derfor benægter jeg, at der her i landet er nogen som helst gode erfaringer med folkeafstemning.

Det eneste land, der virkelig gør brug af folkeafstemninger, er Schweiz. Dér fik kvinderne stemmeret i de fleste af kantonerne i 1970'erne, hvor de i Danmark fik det i 1915. Det viser, at folkeafstemninger selvfølgelig er reaktionære. I Schweiz går de til folkeafstemning om ni forskellige ting hver syvende søndag, og det ender helt forkert og galt hver gang. Jeg ved ikke, om I er klar over det, at Schweiz er endda ikke medlem af de Forenede Nationer. Dette rige pugerland er ikke medlem, skønt alle landets politikere anbefaler det, i hvert fald alle dem, der har indsigt og visioner, og reaktionen siger nej. Puha.

Bent Flyvbjerg:

Der kan være en vis sandhed i, at folk, der har sat sig ind i et emne, måske nok har et bedre grundlag at tage standpunkt på, men der er også en sandhed i, at det især er de organisationer, som vil have direkte fordel af en forbindelse, der går ind for dem. F.eks. entreprenørorganisationer/vognmandsfirmaer osv. samt fagbevægelsen, f.eks. Metalarbejderforbundet. Det skal lige med som supplement.

Malene Hein:

Bekymrer det ikke politikerne - både de fire i panelet og den tidligere amtsborgmester i Københavns Amt, Per Kaalund - at over halvdelen af befolkningen ikke går ind for disse projekter? Nej, er mit klare og tydelige indtryk. Folk bliver jo så lykkelige og glade, når først beslutningerne er truffet, og de ved jo alligevel ikke en skid om, hvad det er der bliver spurgt om. Derfor mener politikerne, at de hellere må træffe beslutningen for dem. Det synes jeg er en meget, meget interessant holdning at have i et demokratisk land - faktisk er det en ret pinlig holdning.

Man kan spørge, hvordan kan det være, at befolkningen ikke synes, at disse projekter er en god idé, når den nu er så fantastisk? Er det fordi, politikerne ikke kan finde ud af at spørge på den rigtige måde, eller er det fordi, de ikke kan finde ud af at starte den rigtige debat? Jeg tror på det sidste. Jeg er selv ingeniør, så jeg synes selvfølgelig, at det er ufatteligt interessant, om togene kan køre op ad en 10 eller 7 graders hældning i en tunnel, og om det skal være en sænketunnel eller en boret tunnel, men jeg tror ærligt talt ikke, at der er ret mange kassedamer eller ret mange socialarbejdere, der synes, at det er spor interessant.

Derfor synes jeg, at I skal høre efter Bent Flyvbjerg, som sagde, at debatten bl.a. handler om, at det skal være målstyret det her. Det er ligegyldigt om det bliver en boret tunnel eller en sænketunnel eller en bro, spørgsmålet er: Har vi brug for den, og hvad er det egentlig, vi skal bruge den til, og hvad koster den? Det er sådanne spørgsmål, der måske kunne få folket til at interessere sig for debatten, også dem, som ikke er tekniske genier og synes, det er spændende, hvor mange grader hældningen går opad.

Jeg er i øvrigt ret ligeglad med, hvilken debat, der var før, jeg blev født, og i hvor mange hundrede år, der har været debatteret, om man skulle have en bro over Storebælt. Jeg var ikke med til den. Og mange af dem der var med, dengang man startede med at debattere broen, de er faktisk døde i dag. Derfor er det ikke særligt relevant, om de gik ind for det eller ikke gik ind for det. Det, som er relevant nu, er, om de, der lever og har stemmeret i dag, går ind for projektet.

Per Kaalund sagde, at man ikke kan blive overrasket over beslutninger, der har stået i regionplaner i årevis, og at det kan ikke overraske nogen, at motorvejen ude på Amager kom - den havde jo været i planerne i 25 år. Men der er ret mange ting, som ikke er kommet, selv om de har været nævnt i regionsplanerne. F.eks. var der engang i 1947 planer om, at der skulle være to lufthavne rundt om Københavnsområdet. Én omkring Brøndby og én lidt længere ude - så vidt jeg ved, er de lufthavne aldrig nogensinde kommet. Hvis nu folk havde taget det seriøst, da den plan lå der, og

ikke havde købt hus eller bygget, fordi der var en plan om, at der skulle være en lufthavn, så havde verden set ret anderledes ud i dag. Derfor kan man ikke stole på, at planerne bliver gennemført, fordi de blev diskuteret engang i 1956.

Politikerne bliver nødt til at tage befolkningen i dag seriøst, og I bliver nødt til at tage debatterne i dag, og når I reelt har tænkt jer at gøre noget ved planerne. Politikerne kan ikke regne med, at alle er up-to-date med det, som blev diskuteret i Folketinget for tyve år siden. Og beslutningerne - politikernes beslutninger - bliver jo også lavet om, det er ikke alle ting, de vedtager, der bliver gennemført.

Simon Andersen, Jyllands-Posten:

For nogle få måneder siden bad jeg Trafikministeriet om aktindsigt i de dokumenter, der vedrører den eventuelle etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Men ministeriet skrev tilbage, at det ikke kunne imødekommes, fordi jeg ikke kunne pege præcis på det dokument, jeg gerne ville se. Jeg skrev tilbage, at det var vigtigt - netop fordi der havde været så meget diskussion om Øresund - at vi kunne gennemgå de papirer, der måtte ligge, eventuelt se aktlisten først. På den måde kunne vi være med til at sørge for, at vi kunne få den offentlige debat. Men Trafikministeriet fortsatte med at sige nej. I eftermiddag vil jeg sende en ny fax til Hans-Carl Nielsen og håbe på et andet svar.

Transportrådets anbefalinger peger på, at der meget tidligt skal organisationer ind. Jeg vil godt høre ministeren og de andre, om I er villige til dét? Altså at få Greenpeace og Naturfredningsforeningen med ind på det nuværende niveau, dvs. meget tidligt i processen. Jeg vil også spørge ministeren, om Femern-forbindelsen også skal være et hundrede procent statsejet aktieselskab ligesom Storebælt og Øresund. Sådant et selskab er totalt lukket, altså et selskab, hvor skatteyderne garanterer, men i øvrigt ikke har nogen indsigt i, hvad der foregår.

Bent Flyvbjerg efterlyste risikovurderinger for trafik og økonomi. De indgår ikke i det planlægningsarbejde, der foregår i Trafikministeriet, men jeg vil godt høre om det kommer med? Det vil sige en nøje risikovurdering, sådan at Folketinget får alle oplysninger til den tid. Da Storebæltsforbindelsen blev vedtaget, fik man at vide, at den ville koste 12,9 milliarder, nu koster den 21,6. Det står der ihvertfald i anlægsloven.

Jan Trøjborg:

Jeg er da selvfølgelig altid bekymret for, at der skal være problemer med vores kommunikation med befolkningen, naturligvis. Vi skal altid bestræbe os på at gøre det bedre, og det er også det, vi prøver at sætte i værk nu. Det handler jo ikke alene om beslutninger omkring anlæg af Storebælts- og Øresundsforbindelsen, det handler selvfølgelig om alle store betydende beslutninger.

Noget andet, der bekymrer er, hvis der er tale om en meget fastlåst debat. Og det jeg kan høre, vi får her i dag. Der bliver på forhånd dømt om, hvad politikerne mener, uanset at vi endnu ikke har noget grundlag at vurdere økonomi og miljø på. Var det nu er rigtig vision vi havde med at prøve at få et sammenhængende transportsystem, også i den del af Europa, hvor vi bor og lever? Den diskussion er ingen gået ind i, og det bekymrer mig lidt.

Det bekymrer mig også lidt, at Simon Andersen og andre kan fremkomme med udokumenterede påstande om, at hver gang at man laver et fast anlæg i Danmark, så bliver det mere end dobbelt så dyrt, end det var foreslået eller det var udmeldt til Folketinget, at det formentlig ville blive.

Og så er der en tredje ting, der bekymrer mig: At vi får et demokrati eller et politisk beslutningssystem i Danmark, der aldrig nogensinde kan træffe beslutninger om noget som helst. Så kan det nemlig ikke fungere, kan jeg fortælle jer. Det er naturligvis også bekymrende, om det politiske system er i stand til at træffe de fornødne afgørelser. Det har det danske demokrati så pluralistisk, som det er, kunnet gøre hidtil. Og jeg synes, at det er en arbejdsopgave for politikerne at sørge for, at det stadigvæk kan - uagtet de meget store enkeltsagsprægede diskussioner, der foregår i offentligheden om Færøssag og andre ting. Det er vigtigt, at et politisk system med mange politiske partier, der repræsenterer mange forskellige politiske interesser, kan træffe beslutninger i samfundet. Ellers fungerer det repræsentative demokrati ikke.

Mange vil vide alting på forhånd, før politikerne overhovedet har fået tid til at tænke sig om. Om det bliver en aktieselskabskonstruktion, om det bliver en kombineret bro med vejdel og jernbane. Men vi har ikke haft noget jordisk chance for overhovedet at etablere en fornuftig dialog om, hvorvidt vi skal vælge den ene eller den anden fremgangsmåde i forbindelse med ønskerne om at opfylde en overordnet vision. Der er ikke andet at sige til det, end at det er for tidligt at afgøre. Og det er heller ikke noget, vi skal afgøre alene, men noget, der skal afgøres i et samarbejde også med den tyske regering.

Der er dem, som postulerer, at hver gang, vi vil lave noget, snyder vi på vægten og fremkommer ikke med de nødvendige oplysninger om, hvor dyrt det bliver. Storebælt var en prototype, Øresund er en prototype, man nu sætter i gang. Man kan ikke bare kalkulere og sige: Vi ved hvad det koster at producere en Mazda, og så ved vi også, hvad det koster at producere en Renault. Så enkelt er det ikke, der er tale om større projekter.

Vi har nogenlunde haft styr på udgifterne på Storebælt, men I ved jo allesammen, at der er et af elementerne i projektet, der er blevet meget dyrere, end det var skønnet, nemlig tunnelprojektet, og I ved hvorfor. Og I ved også, at det var umuligt at forudse, at det ville blive så dyrt. Samlet ser anlægsudgifterne ud til at blive 20% større end det beløb, som var skønnet i det lovforslag, Folketinget vedtog. Og det er ikke så tosset endda, når man tager i betragtning, hvor stort et projekt det er.

De forhold prøver vi naturligvis at lære af, men vi forbeholder os retten til, som det er sket på Øresund af hensyn til f.eks. miljø, undervejs at træffe beslutninger, der gør projektet dyrere. Tunneloverdækningen i Tårnby er et eksempel, og de krav, der stilles for at opfylde den matematiske nulløsning i Øresund, er et andet eksempel. De forbehold tager politikerne naturligvis på forhånd, nemlig at vi vil forbeholde os retten til at ændre i projektet undervejs af hensyn til f.eks. miljø, men selvfølgelig også med hensyn til teknisk formåen. Det kan man jo så indkalkulere eller ej om man vil, når man skønner, hvor dyrt det bliver i starten. Men det er de faktiske kendsgerninger.

Og så vil jeg for øvrigt vove at påstå, at mange af de andre byggerier vi foretager i Danmark, der kan vi nogenlunde skønne om udgifterne. Det er længe siden, vi har haft kritik af, at et stort motorvejsbyggeri er overskredet i forhold til, hvad omkostningerne var skønnet til. Der har vi også et ganske stort erfaringsmateriale at bygge på, men helt det samme erfaringsmateriale har vi altså ikke, når vi træffer beslutning om de store faste forbindelser.

Vedrørende spørgsmålet om aktindsigt har jeg ikke set den pågældende sag på mit bord.

Tommy Dinesen:

Med hensyn til folkeafstemninger har SF ikke noget imod f.eks. lokale folkeafstemninger, de ville være gode. Men jeg er bange for, at begynder man at snakke Femern-forbindelse i Skive eller Aalborg, så interesserer det altså ikke folk. Vi vil jo godt have, at man diskuterer sagen alle steder, men det er ikke sikkert, man vil det. Og det er totalt ødelæggende for folkeafstemningen som institution, hvis ikke vi kan få folk til at møde op og stemme, hvis det var en afstemning vi ville have.

Jeg kunne tænke mig en tv-debat/radio-debat, hvor alle konsekvenserne er med, og hvor folk bliver bedt om at tage stilling til tingene. Jeg synes også, at det skal gøres inden et folketingsvalg, sådan at diskussionen f.eks. i Storstrøms Amt kommer til at gå således, at de forskellige folketingsmedlemmer eller amtsrådsmedlemmer kommer ud med en melding om, hvad de mener om det her. Dermed er de med til at få diskussionen op at stå.

Vi kan ikke gøre det uden pressen, det ved vi jo. Arne Melchior sagde, at der i går havde været noget om bilbroen og at alle ved, at den er betalt om tretten år. Men jeg tænker på hvorfor der ikke er nogen journalister, der spørger om, hvor meget biltogstunnelen bliver forsinket? Hvad betyder det? Kan den betales tilbage over tredive år? Der er ikke nogen, der siger noget, og det ærgrer mig altså.

Til Malene Hein: Trafikspring diskuteres meget for øjeblikket, for det har noget med miljøet at gøre. Det er her, debatten kører nu. Det er jo trafikspringet, der skal betale broerne. Trafikken stiger enormt, så bruger vi mere benzin, og det er der nogen, der godt kan lide, og andre, der ikke kan lide. SF tilhører de sidste.

Dengang man begyndte at diskutere Storebæltsbroen, var der en anden diskussion. Der drejede den sig

om arbejdsløsheden, senere gik den over til at dreje sig om miljøet. Det viser lidt om, hvor svært det er at styre en diskussion af dette omfang, fordi der går så mange år. Men jeg er enig i, at befolkningen skal være med så meget, som de vil, og derfor skal de stille spørgsmål til deres politikere, sådan at de politiske partier kan få en klar holdning til det her projekt og det har de ikke endnu.

Kaj Ikkast:

Jeg håber sandelig ikke, at ministeren vil give aktindsigt, så skal jeg komme efter ham. Fordi Folketinget er ikke orienteret på nuværende tidspunkt, og så kan andre heller ikke få oplysningerne. Der er den forskel, at græsrodsbevægelserne nu engang skal orienteres sidst i forhold til de folkevalgte.

På Christiansborg er vi valgte til at tage os af hele dette projekt.

Det er meget lettere at plukke enkeltsager frem. Men hensyn til tunnelen er det bare for nysgerrigheds skyld, Simon Andersen vil have papirerne. Vi kalder det - ovre der hvor jeg kommer fra i Jylland - for flueknepperi. Det har intet at gøre med gennemførelsen af hele projektet. Og så skal man alligevel spille timer og uger både det ene og det andet sted på sådan noget, som ikke har spor med projektet at gøre. På den måde har man da ikke tid til orientere om de store spørgsmål.

Vedrørende spørgsmålet om, hvor mange, der går ind for Femern-forbindelsen i øjeblikket: Der er ikke lavet nogen undersøgelse, vi ved nemlig, at der er 22%, somme tider 24% for, det plejer der altid at være. Og der er normalt 46-48% imod, det er der ved næsten alle lovforslag. Alligevel kan det blive forsidestof på aviserne, at der kun er 22%, der er for Øresundsforbindelsen. Det samme var der ved Storebælt, der er i dag cirka 64-65%, nogle steder 66% for. Jamen, sådan svinger det, efterhånden som folk kan se ideen med projektet.

Og hvis man begynder at tilrettelægge sin politik efter det, så skal man bare vide, at der er visse grafer, der passer ind i beslutningsprocessen og det går ud til befolkningen.

Med hensyn til efterlysningen af mere offentlighed, vil jeg pege på, at f.eks. det projekt, trafikministeren har sat i gang sammen med sin kollega i Tyskland, skal offentliggøres først til Folketinget og derefter til alle andre. Vi får det normalt en halv dag før, hvis vi er heldige.

Jan Søndergaard, Greenpeace:

Bliver der uafhængige trafikprognoser over trafikudvikling? Der var en klar diskrepans mellem det Hans-Carl Nielsen sagde og det, Bent Flyvbjerg foreslog, nemlig uafhængige trafikprognoser. Men trafikprognoser er jo et godt grundlag for befolkningen at tage stilling på.

Poul Christensen:

Repræsentativt demokrati foregår både på lokalt plan, på regionalt plan og på nationalt plan. Og en forudsætning for, at det repræsentative demokrati kan komme til at virke i forbindelse med sådan en beslutningsproces, er, at der går tilstrækkeligt med informationer ud fra Trafikministeriet til den region og de kommuner, som særligt bliver berørt i forbindelse med et sådant trafikprojekt. Det er forudsætningen for, at de lokale politikere kan gå ind i en dialog med borgerne.

Jeg vil godt nævne, at der i forbindelse med Femern-projektet selvfølgelig er forskellige holdninger i Storstrøms Amt omkring det at skulle have en fast forbindelse, og den debat, der er stærkest præget, er selvfølgelig den, som vedrører nøjagtigt de personer, som vil miste deres arbejde i forbindelse med en fast forbindelse. Dem kan amtet selvfølgelig ikke alene tage hensyn til. Der må vi indtage en bredere holdning.

Med hensyn til at få informationer ud så hurtigt som muligt, kan jeg så give et eksempel: Storstrøms Amt skulle allerede tidligt udtale sig om de trafikmæssige- og erhvervspolitiske konsekvenser, som Storebæltsforbindelsen kunne få for Storstrøms Amt, og vi fik at vide, at den ville ikke få nogen trafikmæssige konsekvenser ned over Femern eller ned over Rødby. I dag kan vi konstatere - så mange år efter - at den beslutning, der blev truffet i Folketinget, helt

præcist har fået den konsekvens, at mindst halvdelen af de mennesker, der er ansat ved Rødby-overfarten, allerede kan se, at de mister deres job på grund af de dispositioner, som Folketinget - og naturligvis har jyderne haft en interesse her - traf i forbindelse med Storebæltsbroen.

Bent Flyvbjerg:

Trafikministeren sagde, at det er umuligt at forudsige de omkostningsstigninger, der har været på Storebælt - men det er ikke rigtigt. For de danske motorveje har man et erfaringsmateriale, som har været med til at begrænse omkostningsstigningerne. Det har man også for store projekter. Det er bare internationalt. Hvis man derfor satte sig ind i, hvordan tingene har udviklet sig i forbindelse med denne type projekter internationalt, ville man have et erfaringsmateriale, der kunne sige, at der sker så at sige altid et eller andet uforudset. Selvfølgelig er det rigtigt, at man ikke kan forudsige, at der bliver en oversvømmelse, eller der bliver en ildebrand eller hvad det nu er, men det typiske, er at der sker et eller andet. At det bliver forsinket, at det bliver for dyrt i den størrelsesorden. Og Storebælt er ikke engang specielt slem, når man sammenligner det med de internationale projekter. Vi har set på flere, og afvigelsen er under gennemsnittet. Men på det der ligger på sagen, er der ikke noget, der tyder på, at Folketinget er blevet orienteret om disse erfaringer.

Trafikministeren siger også, at debatten er fastlåst. Sådan hører jeg ikke debatten her. Det kan også være meget farligt at sige, at den er fastlåst, fordi det kan blive en selvopfyldende profeti. Debatten er åben i øjeblikket. Det har været fremhævet, at ministeriet måske ikke er så villig til at gå ind i en debat. Det er en erfaring, man har fra tidligere, men nu sidder der en ung minister, som har mulighed for at gøre op med fortidens synder. Her ligger så oven i købet et tilbud på bordet, et forslag til hvordan det kunne gøres anderledes. Det er et tilbud til ministeren, det er tilbud til Regeringen, et tilbud til Folketinget, og det der er interessant at høre er, om man vil tage imod det tilbud?

Søren Villadsen:

Det ser ud til, at nogle politikere har det med vælgerne, ligesom nogle socialrådgivere har det med deres klienter. At de egentlig helst er fri for dem. Bortset fra, at man er interesseret i stemmerne.

Jeg kan ikke rigtigt forstå, hvad det er politikerne egentlig vil med denne her offentlighedsfase. Man siger på den ene side, at man gerne vil have den, og på den anden side markerer man, at beslutningerne altså ligger et ganske bestemt sted. Jeg mener, vi har erfaringer i vores samfund med, at en inddragelse af borgere og brugere på meget bredt plan kan give en højere kvalitet, og kan give en meget bedre kvalitet af den service, der skal leveres - i dette tilfælde en trafikservice.

Jeg er uenig med politikerne i, at befolkningen er imod disse forskellige love og beslutninger, som bliver lagt frem. Vi har strubevis af undersøgelser af befolkningens holdninger til den slags, og det er ganske enkelt ikke rigtigt. Befolkningen støtter op om en lang række beslutninger, som de kan se gavner deres egen kvalitet, og det gælder i et bredt samfundsmæssigt spektrum.

Jan Trøjborg:

Jeg vil sige tak for den åbenhed, der er vist, og vilje til ikke at låse sig fast, og jeg er indstillet på, at vi prøver at se på, hvordan vi kan gøre det bedst muligt.

Jeg har luftet en tanke om, at vi skulle måske lave et forum, hvor vi løbende diskuterer med hinanden, om oplysningerne er tilstede. Og det er jo svært at lave sådant et forum, uden at det er organisationer, der er repræsenterede der, må jeg tilstå. De organisationer, vi kan finde frem til, repræsenterer ikke nødvendigvis den folkelige holdning. Men de skal måske have adgang til eller have nemmere ved få formidlet de informationer, som er nødvendige, og selvfølgelig vil de også kunne påpege, at de gerne vil have undersøgt dit og dat i forløbet.

Men jeg synes vi skal prøve at se om vi kan finde en model, hvorunder vi får sikret så åben og først og fremmest kvalificeret diskussion og undersøgelse som overhovedet muligt.

Det er blevet sagt, at det er et problem med en åben debat, fordi beslutningerne alligevel på et eller andet tidspunkt bliver truffet af politikerne. Det rejser jo noget fundamentalt - nemlig spørgsmålet, om man ønsker et repræsentativt demokrati eller ej. Jeg hører til dem, der mener, vi skal have en åben, en seriøs og en grundig diskussion, og så skal vi have nogle politikere, der er så modige, at de også tør træffe beslutning, når der skal træffes beslutning.

Den beslutning, som skal træffes i denne sag, kan altså blive enten at lægge sagen til side - altså reelt sige nej - eller også at sige ja til beslutningen. Det skal ikke være anderledes, og jeg er også villig til at tage de øretæver, som måtte falde i forbindelse med, at der bliver truffet beslutning på et tidspunkt. Jeg laver næsten ikke andet hver dag, så det bliver efterhånden en vane. Og sådan må det politiske system også fungere, som jeg sagde før, hvis det overhovedet skal være et fornuftigt fungerende demokrati.

Det er jo egentligt pudsigt, at hvis man nu havde forudsagt, at tunnelprojektet ville blive dobbelt så dyrt, som det er blevet, så var det jo aldrig blevet en tunnel, så var det sikkert blevet en anden konstruktion, hvor vi havde kørt togene over broen. Det er sådan en pudsig konstatering, man kan gøre. Så havde man fulgt teknikerens råd og ikke politikerens vilje i forbindelse med Storebæltsprojektet.

Så til sidst vedrørende de uafhængige prognoser. Jeg er meget interesseret i at få kvalificerede prognoser, og få så åben en diskussion om prognosegrundlaget, som man kan få. Men hvad er uafhængige prognoser? Hvad er de uafhængige af? Jeg er først og fremmest optaget af at få så kvalificeret et grundlag, som der overhovedet kan fremskaffes ved at benytte de bedste modeller og de mennesker i virksomhederne, som ved mest om, hvordan man skruer sådanne nogle modeller rigtigt og korrekt sammen, men jeg vil meget gerne tage en diskussion om, hvad det er, der menes med uafhængige prognoser. Jeg kan jo sagtens lave en prognose, som Transportrådet har gjort og sige, at vi kender trafikken og trafikstrømmene. Vi kan jo tælle dem, der sejler over Femern i dag. Det kan man bruge som udgangspunkt, det er jo simpelt nok. Jeg synes, at vi skal tage den diskussion, når vi kommer noget nærmere, når I kender det grundlag, hvorpå det er aftalt, der skal laves trafikprognoser. Så må vi jo se på, hvad I har af argumenter.

Arne Notkin:

Jeg er overbevist om, at der er mere at diskutere, at der er flere spørgsmål. Bl.a. kunne jeg godt have tænkt mig at vide, hvad der sker med de embedsmænd, som gang på gang tager fejl, så grueligt fejl. Bliver de fyret? Får de en næse, eller bliver de sat til at tælle elastikker i stedet for trafik?

Lars Klüver:

Denne konference er slut, men vi er jo ikke nået til Tyskland endnu. Der er ingen tvivl om, at denne debat fortsætter, og at den skal fortsætte. Men det er jo ikke sådan lige til at løse de store demokratiske spørgsmål om repræsentativt demokrati og direkte indflydelse på en formiddag, og det er heller ikke sket i dag. Jeg synes dog alligevel, at vi er nået et stykke vej.

Der var, så vidt jeg kunne se, meget stor enighed i panelet om, at beslutninger får en større kvalitet, når de tages på baggrund af en proces, hvori borgere og brugere har været inddraget. Jeg synes også, man kunne høre en stor lydhørhed blandt politikerne for det, men der er en konflikt med det repræsentative demokrati kontra den direkte indflydelse, så formen for indflydelse mangler stadig at blive konkretiseret.

Stopper debatten her? Nej. Transportrådets projekt om Femern fortsætter, omend på vågeblus. I Teknologinævnet har vi taget en beslutning om at holde et vågent øje med især demokrati-aspektet, som vi mener, mest er vores bord. Teknologinævnet eller Teknologirådet, som vi vil hedde fra 1. august, vil følge op, hvis vi kan spille en rolle.

Min konklusion er, at der er stor sandsynlighed for, at problemet vil blive holdt ved lige.