

Hørings svar fra AlsFynForbindelsen til den parlamentariske arbejdsgruppe i Transportudvalget om effektive processer for godkendelse af anlægs- og byggeprojekter

1. Om AlsFynForbindelsen – hvem vi er

AlsFynForbindelsen blev stiftet i december 2022 og har som formål at bidrage til *“(…) at de relevante beslutningstagere på oplyst grundlag kan træffe beslutning om, hvorvidt der bør etableres en fast forbindelse mellem Als og Fyn med dertil hørende opgradering af vejnettet på land. Det er ikke foreningens formål at arbejde for, om en eventuel beslutning om en fast forbindelse leder til forbindelsens etablering.”* [punkt 2.2. i foreningens vedtægter].

De betalende medlemmer af foreningen udgøres af en række kommuner (Sønderborg, Faaborg-Midtfyn, Svendborg, Aabenraa og Tønder) og virksomheder/ fonde (Bitten & Mads Clausens Fond, LINAK A/S, Ecco Holding A/S, Davidsen A/S, Arkil Holding A/S, Brødr. EWERS A/S, Dansk Trævareemballage A/S, Aabo-Ideal A/S og Bluepack A/S).

Desuden er der en komité tilknyttet AlsFynForbindelsen med rundt regnet 60 medlemmer.

Alle, der ønsker det, og som tilslutter sig AlsFynForbindelsens formål, kan blive betalende medlem med stemmeret eller (ikke-betalende) medlem af komitéen uden stemmeret på foreningens generalforsamling.

2. Vi forholder os kun til den del med borgerinddragelse

Vores svar tager udgangspunkt i de erfaringer, vi som forening selv har gjort os med borgerinddragelse. Vi har ikke erfaringer med, hvordan man kan *“effektivisere processerne for godkendelse af store anlægs- og byggeprojekter”*. Sagt på en anden måde, så forholder vi os i vores svar til den ene halvdel af det, den parlamentariske arbejdsgruppe ønsker at undersøge – nemlig den del, der handler om borgerinddragelse, ikke den del, der handler om effektivitet.

3. AlsFynForbindelsens initiativer til (tidlig) inddragelse af borgere

Åbenhed og transparens

Alle kan være en del af AlsFynForbindelsen, hvis man tilslutter sig formålsbestemmelsen¹.

Det betyder, at også fx kritikere af projektet eller neutrale personer, som hverken er for eller imod, kan være en del af AlsFynForbindelsen. Fx er Sydfyns Fremtid (som er modstandere af projektet), Danmarks Naturfredningsforening og Cyklistforbundet medlemmer af AlsFynForbindelsens komité.

¹ Formålsbestemmelsen i vedtægternes punkt 2.2., som citeret i afsnit 1 ovenfor.

Vi prøver at få flere kritikere og neutrale med end det nuværende antal, så vi ikke bliver opfattet som en forening for tilhængere.

Som det fremgår af vedtægterne² lægger vi referater, budgetter, regnskaber mv. op på vores hjemmeside, så der på den måde er åbenhed om vores arbejde.

Neutralitet og objektivitet er nøgleord i AlsFynForbindelsen

Vi har siden projektets begyndelse i 2017³ gjort meget ud af, at de analyser og rapporter, som vi har fået udarbejdet, er objektive og fagligt seriøse. Kritikere har naturligvis fundet mindre fejl i nogle af analyserne.

Men det er vores klare vurdering, at det ikke på noget tidspunkt har røkket ved de overordnede konklusioner og resultater – og heller ikke ved grundlæggende metodevalg eller lignende. Det er en selvstændig pointe, at Vejdirektoratets rapport fra 2019 bekræftede de rapporter, AlsFynBroen indtil da havde fået udarbejdet.

I vedtægterne for AlsFynForbindelsen fremgår det blandt andet, at *”Foreningens formål fremmes [...] ved at synliggøre, udbrede og videreudvikle faktaviden om fordele og ulemper ved etableringen af en eventuel fast forbindelse mellem Als og Fyn”*.⁴

Objektivitet og saglighed har selvfølgelig ikke direkte noget med borgerinddragelse at gøre. Men vi tror på, at vores insistens på dette har været medvirkende til, at vi har oparbejdet den legitimitet, der gør, at vi i stigende grad kan arbejde sammen med forskellige interessenter og aktører, uanset om disse ønsker en fast forbindelse eller ej.

Den igangværende bæredygtighedsanalyse, herunder inddragelse af interessenter

AlsFynForbindelsen har engageret KRAKA Economics til at supplere forundersøgelsen med en bæredygtighedsanalyse. Analysen forventes klar i begyndelsen af 2025.

Fra starten har der været et meget bevidst ønske om at inddrage interessenter og eksterne eksperter. Med inddragelsen får vi løbende inputs og kritik på faglige aspekter af analysen. Vi har også fået inputs til analysens scope og i det hele taget, hvad vi undersøger og hvordan.

Konkret holder vi et pænt antal møder med interessenter og eksperter i analyseperioden. Efter møderne samler vi op på kommentarer og kommer med tilbagemelding på, hvordan de bliver inddraget – ligesom det er muligt at give skriftligt feedback.

Udover de ‘almindelige’ møder, deltog Tænk tanken HAV og Danmarks Naturfredningsforening i et bestyrelsesseminar i maj 2024. På et offentligt komitémøde til oktober forventer vi paneldebatter, hvor Ingeniørforeningen i Danmark, CONCITO, Tænk tanken HAV, Danmarks Naturfredningsforening og Borgerbevægelsen.dk både kan bidrage med deres vurdering af

² Bestemmelsen fremgår af vedtægternes punkt 2.4

³ AlsFynForbindelsen blev stiftet i 2022. Men projektet startede i januar 2017 med etableringen af et samarbejde mellem Faaborg-Midtfyn og Sønderborg kommuner, som gik under betegnelsen ‘AlsFynBroen’. AlsFynForbindelsen er fortsætterprojektet til AlsFynBroen.

⁴ Fra vedtægternes punkt 2.3

bæredygtigheden i projektet og med en diskussion om, hvordan man sikrer netop borgerinddragelse.

Som henholdsvis rekvirent og udførende konsulent på opgaven er der ikke nogen tvivl om, at AlsFynForbindelsen og KRAKA Economics i sidste instans er ansvarlige for analysens resultater. Det er ikke for at begrænse de deltagende eksperter og organisationers mulighed for at bidrage, men for at sikre en klar ansvarsfordeling, og for at undgå at nogen bliver taget til indtægt for noget, de ikke kan stå inde for.

Det er vores vurdering, at de parter, vi har inddraget, foreløbig føler sig hørt, herunder at de kan se, at deres inputs bliver taget seriøst med henblik på at kvalificere analysen. Ultimativt er det selvfølgelig de deltagende eksperter og organisationer, der selv må give udtryk for, om de er enige i vores vurdering.

Foruden forskere fra KU, SDU, CBS og DTU er følgende organisationer inddraget i analysearbejdet:

CONCITO
Cyklistforbundet
Danmarks Fiskeriforening
Danmarks Jægerforbund
Danmarks Naturfredningsforening
Danmarks Sportsfiskerforbund
Dansk Cykelturisme
Dansk Ornitologisk Forening
Dansk Skovforening
DI-infrastruktur
Fugleværnsfonden
Fynsland
Ingeniørforeningen i Danmark (IDA)
Landbrug & Fødevarer
Landsbyforum i Sønderborg
Sydfyns Fremtid
Tænketanken HAV

Cykelbro-analyse med deltagelse af Dansk Cykelturisme

Tilbage i 2021 gik AlsFynBroen⁵ sammen med Dansk Cykelturisme om at få COWI til at analysere, hvordan en fast forbindelse kunne kombineres med en cykelsti på broen.

AlsFynBroen og COWI tager alene ansvaret for analysens resultater. Men samarbejdet med Dansk Cykelturisme var en god mulighed for at række ud til en vigtig interessent. Vi oplevede samarbejdet som konstruktivt, og at Dansk Cykelturismes bidrag var med til at højne kvaliteten (og legitimiteten) af analysen. Dansk Cykelturisme må selvfølgelig selv svare på, om de er enige i vores udlægning.

⁵ AlsFynBroen var forgængerprojektet til AlsFynForbindelsen, se note 3 ovenfor.

4. Foreløbige konklusioner af AlsFynForbindelsens indsats for at inddrage borgere, herunder vejen frem for fremtidige indsatser

Samlet set er det vores vurdering, at AlsFynForbindelsen (og før det, AlsFynBroen) har spillet og fortsat spiller en positiv rolle i at sikre bedre borgerinddragelse relateret til en eventuel fast forbindelse mellem Fyn og Als. En del af vores erfaringer kan formentlig anvendes på andre projekter. Her skal nævnes:

- Særligt med den igangværende bæredygtighedsanalyse har vi formået at engagere en gruppe vigtige interessenter (herunder skeptikere) i en saglig og konstruktiv diskussion om projektet. Vi har også skeptikere med i AlsFynForbindelsens governance strukturer (komitéen);
- Vores neutralitet og saglighed betyder, at projektet bliver mødt med respekt, selvom der selvfølgelig i medier, ikke mindst på sociale medier, nogle gange kører en debat, der er konfrontatorisk og uden bund i fakta. Vi har et godt forhold til den folkelige fortalervirksomhed 'Foreningen Als-Fyn Broen' og den folkelige modstanderbevægelse 'Sydfyns Fremtid';
- Vi kan af samme grund som ovenfor fungere som et bindeled mellem det statslige niveau (forundersøgelsen) og mere lokale interessenter;
- I projektets levetid har vi holdt en lang række møder med alt fra erhvervsorganisationer over Danmarks Naturfredningsforening, Rotary klubber og Landsbyråd til fagforeninger. På den måde har vi bidraget til et element af 'folkelig debat', selvom de fora, vi har optrådt i, sjældent har været helt åbne;

Det skal samtidig også åbent erkendes, at vi ikke har fundet en perfekt løsning for bedre (og tidligere) borgerinddragelse.

Vi har ikke haft ressourcerne til at inddrage et stort antal 'almindelige borgere', da det er yderst tidskrævende. Vi har heller ikke i den helt tidlige fase været tilstrækkeligt opmærksomme på værdien af – og haft mandatet til – at være åbne og søgende. Spørgsmål å la "hvordan ønsker I som borgere at skabe udvikling i vores lokalområder?" eller "kunne en fast forbindelse være en god idé, eller har I andre forslag til, hvordan Sydfyn og Sønderjylland kunne få mere gavn af hinanden?" har ikke været stillet i projektregi⁶. Vores fokus har med andre ord været på, hvordan en fast forbindelse kan laves så hensigtsmæssigt som muligt, ikke på, om en fast forbindelse overhovedet er en god idé.

En komplikation er desuden, at fx landsbyråd – som kunne være oplagte partnere i en borgerinvolverende proces – har været tilbageholdende med at deltage i sådanne processer. Vurderingen herfra er, at tilbageholdenheden skyldes en kombination af, at projektet er så

⁶ Det skal dog siges, at Sønderborg Kommune i et vist omfang (indirekte) har stillet de åbne spørgsmål, før projektet blev til. Kommunen havde etableret et (nu nedlagt) borgerpanel, og her fremgik en fast forbindelse som en højt prioriteret indsats. Der har ikke været en tilsvarende proces i Faaborg-Midtfyn Kommune.

langt ude i fremtiden, at det bliver for abstrakt at beskæftige sig med det endnu, og at projektet kan have potentiale til at skabe konflikter lokalt.

Endelig, hvis missionen om større grad af borgerinddragelse skal lykkes, vil det være hensigtsmæssigt, hvis de statslige aktører (uanset om det er politikere på Christiansborg eller embedsværket) bliver bedre til eksplicit at vise, at man tager de lokale inputs i betragtning. Fx har man i kommissoriet for forundersøgelsen indarbejdet en del elementer, som kommer fra AlsFynForbindelsen baseret på den dialog og det lokalkendskab, vi har. Det er yderst positivt, at kommissoriet afspejler nogle af vores inputs. Vi tror, det vil være godt, hvis man tydeliggør, hvordan man har lyttet – det vil alt andet lige bidrage til legitimiteten af i dette tilfælde en statslig forundersøgelse.

Til sidst er det vigtigt for os at pointere, at vi AlsFynForbindelsen på ingen måde alene kan tage æren for den gode og konstruktive debat, vi langt henad vejen oplever. Det skyldes i høj grad, at en række interessenter har valgt at spille positivt ind i processen.

5. Forhold, der ikke bliver direkte adresseret af arbejdsgruppen – men som man burde overveje at se på

Økonomiske interesser og asymmetrisk magt

Der vil ofte være en betydelig asymmetri i magtforholdene, når det gælder store infrastrukturprojekter. Ofte har fortalere økonomiske og administrative ressourcer til rådighed, ligesom man har adgang til magtfulde netværk.

Kritikere vil til gengælde i højere grad kunne mobilisere folkeligt, nogle gange med larm og protester. Det tavse flertal befinder sig et sted imellem disse poler og bliver ofte ikke hørt i samme omfang.

Vi anerkender, at arbejdsgruppen indirekte belyser problematikken (ved at se på borgerinddragelse). Man kunne måske med fordel se mere direkte på problematikken.

Manglende overordnet, national planlægningsramme (fx arealplan og mobilitetsstrategi)

Det bliver ofte fremført, at Danmark mangler en overordnet tilgang til, hvordan vores samlede areal anvendes i forhold til landbrug, (vild) natur, byer, transportkorridorer, VE-anlæg mv. I forhold til mobilitet mangler der en sammenhængende strategi for, hvordan vi som land prioriterer mellem forskellige transportformer og -behov med henblik på at balancere behovet for vækst, natur, klima mv.

Vi hører ofte, at denne manglende overordnede, nationale ramme skaber en grundlæggende usikkerhed. Hvis man har købt et hus ude på landet for at leve i fred og idyl, risikerer man alligevel, at ens egn og område udlægges til infrastruktur. Omvendt er der borgere, der er kede af at leve langt fra transportmuligheder, indkøb, arbejdspladser mv., og som derfor måske søger væk, selvom det (senere) viser sig ikke at være nødvendigt, fordi der kommer planer, der tilgodeser deres ønsker.

Vi vil derfor opfordre til, at der udvikles overordnede, nationale planlægningsrammer, der sikrer større grad af sikkerhed for borgerne. Selvom dette forhold ikke direkte har med borgerinddragelse og effektive processer at gøre (som den parlamentariske arbejdsgruppe ser på), så vurderer vi, at den mangelfulde ramme i et vist omfang påvirker forudsætningerne for god borgerinddragelse.

pva AlsFynForbindelsen den 1. juli 2024