

**HVOR MEGET TØJ HAR KEJSEREN EGENTLIG PÅ?** 

Jeg er altså ikke færdig med at skrive om CSM endnu

Selvom jernbanen får tilført historisk høje bevillinger betyder det ikke, at man ikke skal se kritisk på hvordan man bruger pengene. En relativt velunderbygget men dog udokumenteret mavefornemmelse siger mig, at der bliver brugt 10-20 gange flere resurser på ibrugtagningstilladelser nu end for 5 år siden – og det er altså ikke småpenge - skal vi ikke gætte på, at der i det tidsrum, som følge af CSM-forordningens implementering, er opstået et ekstra 'behov' – man kan også kalde det et marked – på i størrelsesordenen 100 årsværk fordelt på bygherrer, myndighed, rådgivere og assessorer.

Retorisk spørgsmål 1: Er det sådan vi får mest sikkerhed for pengene?

Retorisk spørgsmål 2: Kan man forestille sig en generel opstramning med procedurer, paradigmer, værktøjer, mentorer, rigtige incitamenter osv. som kan 'leane' CSM-processen til et mere smidigt, mindre ambitiøst men stadig EU-OK setup?

Jeg synes at svarene giver sig selv, men det er som om CSM, modsat de fleste andre aktiviteter i vores samfund, får lov til at vokse uden ydre modstand i form af budgetkrav – sikkerhedsargumentet trumfer alt; men hvad nu hvis man kunne opnå den samme sikkerhed for en brøkdel af midlerne?

Vi ses derude - med en stor stak papir under armen

/Niels