

Til Vejdirektoratet og Transportministeren

Indleveret på Vejdirektoratets høringsportal
og fremsendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Aalborg den 11/1-2024

Høringssvar vedr. 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

Dette høringssvar er indleveret af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen (CVR 33806108).

Borgerbevægelsen er en forening, der blev stiftet i 2011 i forbindelse med Vejdirektoratets første VVM-proces om den 3. Limfjordsforbindelse. Foreningen har mere end 1.500 formelle medlemmer og ca. 6.500 følgere på Facebook. Foreningens formål er:

- a) At deltage aktivt i det danske demokrati, lokalt såvel som nationalt i spørgsmålet om 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej med fokus på problematikker vedr. beslutningsprocessen, der har lokal, national og international betydning.
- b) At sikre og øge hensyntagen til og beskyttelse af mennesker, natur og miljø ved beslutninger om motorveje o.l.
- c) At styrke folkeoplysningen og dermed medlemmers evne og lyst til at tage ansvar for eget liv og deltage aktivt og engageret i samfundslivet med udgangspunkt i foreningens formål a) og b).

Bevægelsen påser navnlig, at de demokratiske spilleregler for beslutninger herom overholdes, herunder vedrørende borgerinddragelse, naturbeskyttelse og retssikkerhed, herunder prøvelse af offentlige beslutninger ved klage til tilsyn, rekursorganer og domstole. Overholdes spillereglerne ikke, og indebærer dette en retlig overtrædelse, kan bevægelsen påtale dette ved søgsmål. Bevægelsens virke er upolitisk på alle områder, der ligger uden for formålsparagraffen.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at vedtagelsen af anlægsprojektet, der vedrører 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen på baggrund af det fremsendte forslag til anlægslov med tilhørende miljøkonsekvensrapport er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan føre til, at den eventuel anlægslov, der vedtages på nuværende grundlag, vil kunne tilsidesættes af domstolene.

Indholdsfortegnelse

1.	Indledende bemærkninger til anlægsloven med tilhørende MKV	3
2.	Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – De alm. miljøvurderinger	4
3.	Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – EU-miljøvurderingerne	6
4.	Anlægslovens §§ 5-6 – Uindskrænket magt til transportministeren?	10
5.	Anlægslovens § 10 – Støjisoleringsordning er utilstrækkelig	12
6.	Anlægslovens § 11 – Aalborg Kommunes 600 millioner kr.	13
7.	Anlægslovens § 12 – Domstolsprøvelse, men af hvem?	14
8.	Retlige mangler i MKV-processen frem til nu	15
9.	Retlige mangler i lovgivningsprocessen frem til nu	20
10.	Anlægslovens § 13 – Brev til Folketinget	26

1. Indledende bemærkninger til anlægsloven med tilhørende MKV

Det er Folketinget, der er den beslutningstagende myndighed i henhold til VVM-direktivet.

Det er derfor Folketingets ansvar, at processen frem mod vedtagelse af en anlægslov overholder kravene i VVM-direktivet. Overholdes VVM-direktivets proceskrav ikke vil anlægsloven kunne tilsidesættes af domstolene.

Borgerbevægelsen gør derfor venligst opmærksom på, at Vejdirektoratets igangværende høringen vedr. Egholmmotorvejen er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan medføre, at anlægsloven ikke kan vedtages gyldigt.

Lovforslaget er i sin nuværende udformning en blanco-check til Transportministeren og Vejdirektoratet – hvor ingen – hverken Folketinget eller domstolene – kan efterprøve, hvad der egentlig er givet tilladelse til.

Domstolene skal kunne læse lovforslagets §-tekst og dets bemærkninger, og herefter skal det stå knivskarp: Hvad er det præcist der er særkende ved dette projekt, og hvordan skal det udføres?

Det er det, der er formålet med en VVM-tilladelse, hvad end den gives ved en anlægslov eller ej.

Folketinget skal kunne føre tilsyn med at det er Folketingets tilladelse, der realiseres af Transportministeren og vejdirektoratet, og ikke et projekt der modelleres løbende efter transportministeriet og vejdirektoratet ønsker.

Kommentar Note 1: Note 1 er forkert. Lovforslaget gennemfører *ikke* EU-direktiver. Der gives en tilladelse, og i den forbindelse er direktiverne (eller det burde de være) iagttaget, direkte. I øvrigt nævnes kun to EU-direktiver, habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. Hvad med de øvrige direktiver?

Kommentar § 1, stk. 1 Bestemmelsen er alt for upræcis til at give et retvisende billede af projektets særkender.

Kommentar § 1, stk. 2 Det medsendte kortbilag er utilstrækkeligt. Hverken borgere eller beslutningstagere kan ikke se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Projektets placering, højde og konstruktion er upræcist angivet.

Kommentar § 2 Alt for upræcis til at opfylde kravene til en tilladelse. Bestemmelsen skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelige VVM-tilladelse. Navnlig i lyset af Udkast til bemærkninger til loven heller ikke bidrager til at definere de nødvendige dispositioner, og udskyder en mængde beslutninger til senere i detailprojekteringsfasen. Bemyndigelsen er for omfattende og uklar.

Kommentar § 3 og § 4 For upræcis. Hvilke udførte vurderinger? Er det både dem, de er anført i VVM-2011 og opdateret Miljøkonsekvensrapport 2021 og supplerende Miljøkonsekvensvurdering 2023? Hvilke afværgeforanstaltninger er det egentlig, der skal gennemføres?

Bestemmelsen skal opfylde samme betingelser som en normal VVM-tilladelse. Blanco check til Transportministeren og vejdirektoratet er ikke en præcis tilladelse. Alt for mange undersøgelser og vurderinger er udsendt til senere.

2. Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – De alm. miljøvurderinger

Høringssvar vedr. §§1-4: Anlægsloven med tilhørende MKR 2023 kan ikke gyldigt vedtages

Bemyndigelsen til Transportministeren i anlægslovens §§ 1-4 omfatter et projekt og en række vurderinger, hvor det ikke er endeligt og bindende afklaret i den til loven hørende Miljøkonsekvensvurdering, hvilke *”dispositioner der er nødvendige”* eller indenfor hvilke *”rammer”* og med hvilke *”afværge- og kompenserende foranstaltninger”*, der er *”indeholdt i de udførte vurderinger”*, jf. nedenfor under 2.

Miljøkonsekvensrapportens konklusioner er ikke fuldstændige som krævet i henhold til vejlovens kapitel 2a, jf. § 17g og VVM-direktivets artikel 5, stk. 3.

Nedenfor ses et resume af de relevante problematikker, som der er redegjort uddybende for i selvstændige høringssvar.

Støj: Miljøkonsekvensrapportens vurderingerne angående støj er ikke fuldstændige som påkrævet. Dels fordi de beregningsmodeller vejdirektoratet anvender ikke er egnede til at opfylde VVM-direktivets formål, men systematisk underdriver støjkonsekvenserne og dermed de sundhedsmæssige konsekvenser. Dels fordi Vejdirektoratet i sine afsnit om støjkonsekvenser – og kun i forhold til støjkonsekvenserne – udvider projektet til at omfatte støjværn på andre vejstrækninger, der er projektet uvedkommende. Resultatet er et manipuleret støjbillede der ikke er retvisende for projektets sundhedsmæssige konsekvenser.

Se hertil særskilt høringssvar fra Borgerbevægelsens Talsmand Henrik Sakstrup.

Asbest:

Vejdirektoratets vurderinger i MKV-2023 er forkerte og vi mener desværre at såvel Transportminister som direktoratet med overlæg forholder Folketingets medlemmer oplysninger om kendte lossepladser i Tracéet.

MKV-2023 er ikke fyldestgørende. De undersøgelser, der fremgår af referencenoterne, er heller ikke fagligt korrekte. Hverken i forhold til fakta eller anvendte metoder i forhold til undersøgelser vedr. asbest i vand.

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Lisbeth Gjørts Fast.

Vi anmoder Folketinget om at Vejdirektoratet pålægges at have større respekt for befolkningens sundhed. Afklaring af asbestdeponiernes størrelse og omfang kan ikke udskydes til projektdetailfasen. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og fagligt set korrekt. Det er ikke lovligt at henskyde de afgørende undersøgelser til detailprojekteringsfasen, som om der er tale om et tabt trailerlæs eller to.

Der er tale om lossepladser for asbestholdigt materiale, der antagelig er Danmarks største. Lossepladser, der igennem år har fået lov at ligge ubeskyttede under at Aalborg Kommune har foretaget sig noget for at beskytte omboende. Det lader heller ikke til at Region Nordjylland eller Aalborg byråd videregiver sin viden om deponiernes karakter eller omfang. De lokale myndigheders forseelser i den henseende fritager imidlertid ikke Vejdirektoratet fra at inddrage den viden, der er tilvejebragt Vejdirektoratet igennem de sidste 12 år.

Foreningen er i besiddelse af øjenvidneberetninger, fra de mennesker der har fyldt deponierne med asbestholdigt materiale og efter anvisninger fra arbejdsgiver og kommune hældt det direkte i fjorden. Uden forudgående inddæmning. Uden stensætninger. Uden perkolatopsamling. Deponierne er indenfor tracéet både på nordsiden og sydside af Limfjorden. Der er deponi, hvor frakørslen er planlagt mellem Mølholmssøerne. Der er deponier syd for fjorden hvor eternitten er lemfældigt dækket med jord, men forsat ligger frit synligt i terrænet. Aalborgs borgere ved kun alt for godt, hvad omfattende deponierne er nedenunder græslandet på land og hvorfor der på daglig basis kan

konstateres opskylninger af byggemateriale fra fjorden, herunder eternitstykker.

Det viser antallet af samråd, indholdet af høringssvar fra privatpersoner og andre interesseorganisationer kun alt for godt.

Samlet:

Folketinget er forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, idet MKV-2023 ikke giver sandfærdige oplysninger om de reelle sundhedsfarer, der er forbundet med projektet hverken i forhold til støj eller i forhold til håndteringen af asbest i anlægsfasen for omboende og brugere af fjordens vand.

VVM-tilladelsen, der gives af Folketinget i medfør af anlægsloven, såfremt den vedtages på det foreliggende grundlag, vil ikke opfylde VVM-direktivets artikel 5, stk. 3 krav om at være "fuldstændig", men vil kunne tilsidesættes som ugyldig, jf. nedenfor under 3.

3. Anlægslovens §§ 1-4 og MKR-2023 – EU-miljøvurderingerne

Høringssvar vedr. §§1-4: Anlægsloven med tilhørende EU-Miljøvurderinger kan ikke gyldigt vedtages

Bemyndigelsen til Transportministeren i anlægslovens §§ 1-4 omfatter et projekt og en række EU-miljøvurderinger, der ikke opfylder kravene i EU-miljødirektiverne. Der er væsentlige fejl i vurderingerne. Konklusionerne ikke med videnskabelig vished og forsigtighedsprincippet er tilsidesat. Derudover udskydes en række beslutninger og vurderinger til senere.

EU-miljøvurderingerne opfylder dermed ikke kravene som krævet i henhold til vejlovens kapitel 2a, jf. § 17g, stk. 6, nr. 2, samt habitatdirektivets artikel 6, 12 og 16 og vandrammedirektivets artikel 4.

Nedenfor ses et resume – for så vidt angår uddybning henvises til selvstændige høringssvar herom fra Borgerbevægelsens talsmænd Louise Faber, Lisbeth Fast, Gitte Ramhøj, Kaj A. Jørgensen. Derudover henvises til høringssvar fra foreningen Egholms Venner foruden de landsdækkende organisationer med miljømæssigt sige, foruden fagligt velkvalificerede enkeltpersoner. Det kan tillige konstateres at MKR-2023 ikke har rettet op på de mangler, der er påpeget af Miljøstyrelsen som berørt myndighed i 2021, hvorfor ovenstående høringssvar forventes at være i tråd med Miljøstyrelsens.

Natur 2000

Det er vores opfattelse at konsekvensvurderingen vedr. N15, H15 og F1 ikke overholder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Hvis anlægsloven vedtages på det foreliggende grundlag, vil anlægsloven ikke opfylde kravene i henhold til habitatdirektivets artikel 6, men vil kunne tilsidesættes som ugyldig.

Hvis Habitatkonsekvensvurderingen derimod var udført med videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet bragt i anvendelse ved tvivl – ville konsekvensvurderingen vise, at projektet påvirker Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag væsentligt. Projektet kan derfor ikke kan gennemføres, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, jf. artikel 7.

Betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er ikke opfyldt, da ingen *”bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art”* godtgør nødvendigheden. Derudover er der en *”alternativ løsning”*

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. habitatdirektivets artikel 6.

Fuglebeskyttelsen øst for F1

Det er vores opfattelse at konsekvensvurderingen vedr. F1 mangler at medtage fuglenes faktiske fourageringsområde øst for det udpegede F1, og dermed ikke overholder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, jf. artikel 7

Folketinget gøres opmærksom på at hele Egholm og Limfjordens vand omkring øen opfylder de biologfaglige kriterier for udpegningsområde som Natura 2000-område. Det aktuelt udpegede område N15, H15 og F1, der kun omfatter de vestlige dele af øen, er ikke biologfagligt begrundet, men skyldes udelukkende en usaglig politisk interesse for ikke at hindre en vedtagelse af en motorvej i Egholmmotorvejen.

Grundet fuglenes dynamiske beskyttelse efter fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet, er det område, hvor linjeføringen planlægges omfattet af Natura 2000-beskyttelsen for så vidt angår fugle, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4, stk. 4, første punktum, for så vidt angår de områder, der er udlagt som særligt beskyttede efter artikel 4, stk. 1, eller tilsvarende anerkendt efter artikel 4, stk. 2, jf. således habitatdirektivets artikel 7.

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. habitatdirektivets artikel 6, jf. artikel 7 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4.

Folketinget bedes straks foranledige at fuglebeskyttelsesområdet formelt udpeges i habitatbekendtgørelsen som omfattet af Natura 2000-beskyttelse. I den henseende gøres opmærksom på, at de biologfaglige kriterier for at udpege området tillige er opfyldt for udpegningsarterne odder og damflagermus.

Bilag IV-arter

Det er vores opfattelse, at habitatvurderingerne vedr. Bilag IV-arter ikke overholder individ- og levestedsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 16 for så vidt angår strandtudsens og flagermus.

Der er tillige vores opfattelse at Transportministerens forslag til håndtering af odder udgør en selvstændig overtrædelse af individbeskyttelsen i Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra a), b) og d) og at der anvendes forbudte metoder og midler til indfangning og drab af odder, jf. Habitatdirektivets artikel 15, litra a) og b), jf. bilag VI, herunder *"båndoptagere", "elektriske og elektroniske apparater, som kan dræbe eller larme", kunstigt lys samt "motorkøretøjer i bevægelse"*.

Hvis anlægsloven vedtages på det foreliggende grundlag, vil anlægsloven ikke opfylde kravene i henhold til habitatdirektivets artikel 15 eller artikel 16, men vil kunne tilsidesættes som ugyldig.

Hvis habitatvurderingerne derimod var udført med videnskabelig vished, og forsigtighedsprincippet bragt i anvendelse ved tvivl – ville de vise, at projektet påvirker en yngle- og rasteområde for bl.a. flagermus og strandtudsens væsentligt.

Betingelserne i direktivets artikel 16, stk. 1, litra c) for at fravige beskyttelsen er ikke opfyldt for så vidt angår odder, flagermus og strandtudse. Projektet er til hindre for *"opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde"*, og der *"findes nogen anden brugbar løsning"*.

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. habitatdirektivets artikel 12, artikel 15 og artikel 16.

Drikkevand

Det er vores opfattelse at projektet forringer miljømål og forhindre fremtidig målopfyldelse for god vandkvalitet for drikkevand i BDNO Drastrup og BDNO Hvorup/Lindholm, jf. høringsvar indleveret af talsmand Gitte Ramhøj, pensioneret projektleder, Drastrup pilotprojekt.

Vurderingerne vedr. drikkevand er ikke i overensstemmelse med gældende vandplanlægning eller vandrammedirektivet.

Projektet kan derfor ikke gennemføres, medmindre betingelserne i vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, er opfyldt.

Betingelserne er ikke opfyldt, da der er brugbare alternativer, der ikke væsentligt påvirker drikkevandet.

Folketinget er derfor forpligtet til ikke at vedtage anlægsloven, jf. vandrammedirektivets artikel 4.

Alternativer

Betingelserne i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, (Natura 2000-områder), artikel 16 (Bilag IV-arter) og vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 (drikkevand m.v.) er ikke opfyldt.

Der er brugbare alternativer, der ikke væsentligt påvirker de beskyttede forhold. De alternativer, der er undersøgt ifølge Vejdirektoratet, er ikke undersøgt efter de kriterier, der gælder i henhold til EU-miljødirektiverne. De undersøgte alternativer er heller ikke fravalgt efter lovformelig procedure eller efter de kriterier, der gælder i henhold til EU-miljødirektiverne.

Se hertil yderligere nedenfor i afsnit 8 om forligsprocessens tilsidesættelse af samtlige EU-miljødirektiver

Der ud over er der andre alternativer, der slet ikke er undersøgt, selvom de er velbeskrevne og nogle endda anbefalet af landets førende trafikforskere.

Se hertil særskilt høringsvar fra foreningens talsperson Kaj A. Jørgensen om City forbindelsen og By Pass-løsningen. Derudover henvises til andre velkvalificerede bud på alternative løsninger, der ikke påvirker forhold omfattet af EU-miljøbeskyttelsen

Havstrategien

Borgerbevægelsen stiller sig meget tvivlende overfor, at MKV-2023s vurderinger er i overensstemmelse med Havstrategien og dens miljømål.

4. Anlægslovens §§ 5-6 – Uindskrænket magt til transportministeren?

Høringssvar vedr. §§ 5-6: Anlægsloven ophæver funktionsadskillelsen i statsadministrationen og giver Transportministeren uindskrænket magt

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Oluf Jørgensen Fast om problematikken generelt.

Se hertil særskilt høringssvar fra foreningens talsperson Gitte Ramhøj og formand Louise Faber specifikt vedr. drikkevand.

Kommentar § 5, stk. 1

Stk. 1 fastslår at projektet ikke kræver tilladelse. Det forekommer forkert, at loven skal ophæve krav om tilladelser, der udgør EU-retlig implementering. Lovteknisk er der andre løsninger, som normalvis tages i brug.

Kommentar § 5, stk. 2

Hvorfor skal bestemmelserne ophæves indenfor hele anlægslovens anvendelsesområde – hvor længe skal de det? For tid og evighed? Og kan man det, når flere af bestemmelserne udgør implementering af EU-direktiver? (nej det kan man ikke). Det findes lovteknisk andre løsninger, der ikke tilsidesætter EU-retten.

Kommentar § 5, stk. 3,

Stk. 3 fastslår herefter at transportministeren skal "varetage hensynene" bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2.

Nej tak. Grundlovens § 3 skal iagttages.

Vi må fastholde legalitetsprincippet og magtens tre-delning som fundamentet for vores demokrati, også for Transportministre.

Kommentar § 5, stk. 3 og 4 Transportministerens Call-in beføjelse er alt for omfattende.

Den ophæver funktionsadskillelsen i den statslige administration.

Det er uforsvarligt, navnlig i lyset af den meget ringe kvalitet af VVM-2011 og MKV-2021 indenfor de områder, der normalvis varetages af Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen skal bevare sine beføjelser også under projektets anlæg.

Transportministeren, der er tilsynsmyndighed i forhold til vejdirektoratet, har ikke i 12 år kunnet finde ud af at afholde EU-miljøbeskyttelsesreglerne i VVM-2011 eller i MKV-2021. Dette er den tredje rapport, og den overholder heller ikke EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne. Der er al mulig grund til at sikre et kompetent myndighedstilsyn. Det ligger ved Miljøstyrelsen.

- Kommentar § 5, in fine** Hvorfor skal der ikke betales afgift af muligvis stærkt forurenede havbunds sediment med asbestfibre og andre tungmetaller? Hvordan skal de øgede udgifter så finansieres? - af kommunen?
- Kommentar § 6, stk. 1-5** Borgerbevægelsen erindrer om Århus Konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang (rekurs) afskæres, mangler en præcision af, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene. Stk. 2 og stk. 3 udgør en krænkelse af VVM-direktivets artikel 9a.
- Kommentar § 6, stk. 6** Hvordan vil Folketinget forsvare at sætte Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter en lang række love? Skal det gøres muligt at varetage usaglige hensyn? Udøve magtfordrejning? Eller på anden måde tilsidesætter de forvaltningsretlige grundsætninger?
- Der er stort behov for at Ankestyrelsen har tilsyn med netop Aalborg Kommune. Det erindres om, at Ankestyrelsen for nylig har iværksat tilsyn med Aalborg Kommune efter mere end 10 års ulovlig praksis med udbygningsaftaler.
- Det erindres ligeledes om, at Ankestyrelsen aktuelt behandler en omfattende klage om lovligheden vedr. Aalborg Alliancen og Kommune såvel som borgmesterens reklamering for Alliancens medlemmer og Egholmmotorvejen.

5. Anlægslovens § 10 – Støjsoleringsordning er utilstrækkelig

Høringssvar vedr. § 10 Folketinget bedes være opmærksom på, at Aalborg i forvejen er landets mest støjramte by. Egholmmotorvejen forværrer støjforureningen yderligere til nu støjfrie boligområder.

Den foreslåede støjsoleringsordning udgør en utilstrækkelig kompensation og udgør ikke en ansvarlig foranstaltning for de mange borgere, der vil blive ramt af støjgener, herunder sundhedsskadelig støj, i et område, hvor alle har indrettet sig efter, at der ingen støj har været tidligere.

Støjsoleringsordningen kompenserer ingen borgere for gener udendørs, men kun indendørs.

Støjsoleringsordningen udstrækker sig over 36 måneder, det er en for kort periode, til at borgerne har oplevet de reelle støjkonsekvenser, da brugen af vejen da ikke har nået sin maksimale kapacitet.

Folketinget misinformeres der til omkring motorvejens konsekvenser i forhold til støj i Aalborg. De af vejdirektoratets anvendte beregningsmetoder underdriver med fuldt overlæg de reelle støjkonsekvenser og sundhedsmæssige udfordringer.

Se selvstændigt høringssvar herom indleveret af talsperson Henrik Sakstrup.

Det bemærkes at Aalborg Kommune lokalplanlægger i tillid til vejdirektoratets støjoplysninger, og at der derfor vil blive planlagt for støjfølsom benyttelse – uden iagttagelse af planlovens § 15a.

Hvis Motorvejen anlægges, vil nyopførte boligområder være ramt af støj, over det sundhedsskadelige niveau. Folketinget bedes sikre lovhjemmel der i disse situationer, pålægger **Vejdirektoratet at dæmpe støjforureningen til under sundhedsskadeligt niveau. Dette kan ikke være kommunernes ansvar, når der lokalplanlægges i tillid til Vejdirektoratets støjvurderinger og kort.**

- Kommentar § 10, stk. 1** Bestemmelsen om facadeisolering er for upræcis. Hvornår er man "særlig støjramt"? De grænser, der fremgår af lovbemærkningerne, er alt for højt sat. Folketinget bør tage ansvaret på sig, hvis det accepteres at etablere en motorvej så bynært. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse, der er erstatningspådragende.
- Kommentar § 10, stk. 2** Ansøgningsfristen for facadeisolering på 36 måneder er for kort tid. Navnlig i lyset af, at Vejdirektoratets støjberegninger ikke har oplyst borgerne om mulig støjpåvirkning ved vejens fulde kapacitet. Ansøgninger bør være mulige at indgive indtil vejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
- Kommentar § 10, stk. 4** Ordningen om facadeisolering bør ikke gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået.
- I modsat fald har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.

6. Anlægslovens § 11 – Aalborg Kommunes 600 millioner kr.

- Kommentar § 11, stk. 1** Aalborg Kommunes medfinansiering på 600 millioner kroner er fremkommet på baggrund af et mundtligt løfte fra Aalborg Kommunes afgående borgmester under stærkt kritisable forhold.
- Løftet er bakket på af et spinkelt flertal i byrådet, men tilsyneladende uden en egentlig byrådsbeslutning herom.
- Hvis Folketinget accepterer en kommunes medfinansiering. Hvad så med andre kommuner? Selvom der tilsyneladende etableres hjemmel i anlægsloven til kommunens betaling, forekommer hjemlen uforenelig med kommunernes grundlovssikrede ret til selvstyre og lokalitetsprincippet?
- Er dette singular lovgivning i strid med grundloven, jf. Tvind dommen: En dummebøde til en borgmester og et flertal i et byråd for at opnå indflydelse på den statslige proces?
- Det bemærkes, at løftet har været anvendt til populistisk spin, der har medvirket til profilering af både den afgående borgmester og trafikforligets parter i Trafikforlig 2021, til skade for borgernes adgang

til effektiv deltagelse, som krævet i VVM-direktivet, og til stor skade for tilliden til saglig forvaltning i landets 3. største kommune.

Vil Folketinget medvirke til det?

Kommentar § 11, stk. 2 Bestemmelsen er uklar for så vidt angår den økonomiske fordeling mellem Vejdirektoratet og Aalborg Kommune. Fordelingen skal fremgå og den fordeling der angår andre afgrænsninger mellem det statslige projekt og de afledte kommunale skal være klar. Hvor stopper det statslige projekt fysisk, og hvilke afledte omkostninger påfører det Aalborg Kommune i forhold til tilslutningsveje.

Folketinget og Kommunens borgere – og Aalborg byråd - har krav på at vide, hvor stor de afledte omkostninger, der vil belaste de kommunale budgetter i og efter anlægsfasen forventes at være.

Bestemmelsen er endnu et eksempel på en blanco check, der ikke udgør et betryggende oplysningsgrundlag for Folketinget.

7. Anlægslovens § 12 – Domstolsprøvelse, men af hvem?

Kommentar § 12, stk. 1 Bestemmelsen opfylder ikke Aarhus Konventionen eller VVM-direktivet. Der mangler en angivelse af, hvem der er søgsmålsberettigede, herunder at landsdækkende organisationer med miljømæssigt formål og mere end 100 betalende medlemmer har søgsmålskompetence.

Kommentar § 12, Stk. 2 Bestemmelsen opfylder ikke kravene i Aarhus Konventionen.

Det er utilstrækkeligt, at retssager skal anlægges i uvished om omkostningerne herved helt frem til sagen afgøres ved dom.

Reglerne om fri proces tilgodeser dertil ikke miljøforeninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces.

Folketinget opfordres til at benytte anledningen til at forbedre retsstillingen på dette område, herunder sikre en mere hensigtsmæssig implementering af Aarhus Konventionen og de tilsvarende regler i VVM-direktivet.

8. Retlige mangler i MKV-processen frem til nu

Høringsfrist MKV-2023

Er for kort

Høringsfristen varede fra 7/12-2023 til 11/1-2024.

Høringsfristen udgør kun 5 hele uger, eller i alt 35 dage. Omregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra udgør høringsfristen 22 arbejdsdage. Fratrækkes den traditionelle danske juleferie kun 19 arbejdsdage.

Fristen er ikke "passende fastsat", da den ikke har givet myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse.

Det bemærkes, at Vejdirektoratets hjemmeside ikke har indeholdt forudgående varsel med informationer om, i hvilken periode høringen ville pågå i.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at målene i VVM-direktivet ikke er opfyldt i forhold til direktivets processuelle bestemmelser om offentlighedens inddragelse og i forhold til Miljøkonsekvensrapportens indhold.

Selvom VVM-direktivet, jf. direktivets præambel (22) ikke skal anvendes på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges direktivet, herunder om at give oplysninger, skal nås gennem lovgivningsprocessen, er Folketinget forpligtet til at sikre at direktivets mål nås, herunder at projektets vedtagelse ikke krænker de EU-miljødirektiverne.

I henhold til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, kan medlemsstaterne i tilfælde "(...) hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, **forudsat at målene med dette direktiv opfyldes.**"

Vejdirektoratets Høring vedr. Miljøkonsekvensrapporten skal overholde Vejlovens § 17h, stk. 7, jf. stk. 6. Vejlovens § 17h, stk. 6, 2. pkt., der finder anvendelse på en miljøkonsekvensrapport, lyder:

*”Vejdirektoratet fastsætter **en passende frist** for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog **mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.**”*

Vejlovens § 17h, stk. 7, der finder anvendelse på en supplerende miljøkonsekvensrapport, lyder:

*”I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på **mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.**”*

Miljøkonsekvensrapport 2021/2023 har ikke i tilstrækkelig grad rettet op på de fejl, der kunne konstateres i 2011. Miljøkonsekvensrapport 2023 har heller ikke i tilstrækkelig grad rettet op på de fejl, Miljøstyrelsen konstaterede i sine høringssvar ved høringen omkring årsskiftet 2021/2022. Det er derfor meget graverende, at den aktuelle høringsfrist er så kort, at Miljøstyrelsen endnu engang hindres i at gennemgå høringmaterialet fyldestgørende.

Dette er tillige påtalt særskilt overfor Vejdirektoratet og Transportministeren den 15/12-2023 og den 18/12-2023, der afviste fristforlængelse. Folketinget, herunder også Transportudvalget og Miljø- og Fødevarerudvalget er anmodet om at føre parlamentarisk kontrol med Transportministeren den 2/1-2024.

Anmodningen gentages her.

VD.dk mangler

myndighedsbeslutninger

Borgerbevægelsen vil gøre Folketinget opmærksomme på, at Vejdirektoratet undlader at offentliggøre alle de afgørende myndighedsbeslutninger/anbefalinger vedr. projektet.

De myndighedsbeslutninger, der dikterer projektets fremdrift i perioden 2007 til i dag gennemgås kun helt overfladisk i MKV rapportens indledningstekst.

Processen, herunder baggrunden for at der nu for tredje gang er en høring vedr. en Miljøkonsekvensrapport (2011, 2021 og 2023) er med overlæg sløret og processen vanskelig at forstå og efterprøve.

Blandt andet mangler de seks myndighedsbeslutninger/anbefalinger, der er redegjort for i Miljøkonsekvensrapportens indledningstekst:

1. Beslutning om konsoliderende trafikberegninger *truffet mellem 2011 og 2014*
2. Trafikaftale 2014
3. Beslutning om opdatering af Miljøkonsekvensrapport 2011 *truffet i 2019*
4. Miljøstyrelsens anbefalinger i sine fire høringssvar vedr. anlægslov *afgivet julen 2021/2022*
5. Transportministeriets anbefaling om en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand *givet i 2022*
6. Politisk beslutning om at fremrykke undersøgelser vedrørende miljøskadelige stoffer i havbunden mangler *truffet i 2023*

Vejdirektoratets oplysninger på sin hjemmeside opfylder ikke kravene i vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 9), 10) og 11), der skal fortolkes direktivkonformt som en implementering af VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra a) til c).

Det er i relation til den igangværende høring navnlig graverende, at Miljøministeriets anbefalinger indleveret ved høringen om udkast til forslag til Anlægslov hen over julen 2021/2022, ikke er offentliggjort eller på anden måde gengivet. Det er helt åbenlyst Miljøstyrelsens høringssvar og anbefalinger, der er årsagen til den igangværende høring.

Transportministeren/Vejdirektoratet skjuler herved for offentligheden, berørte myndigheder og Folketingets medlemmer, at hverken VVM 2011 eller MKV 2021 har overholdt EU's miljødirektiverne.

Folketinget og borgerne er herved frataget indsigt i beslutningsprocessen og muligheden for prøvelse af de undladelser og vedtagelser der træffes.

Aarhus Konventionen er tilsidesat

Artikel 9, stk. 2 og 4, i Aarhuskonventionen indeholder bestemmelser om adgang til ved en domstol eller ved andre procedurer at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed **af enhver afgørelse, handling eller undladelse**, der er omfattet af bestemmelserne om offentlig deltagelse i konventionens artikel 6.

Borgerbevægelsen bemærker, at der ikke var adgang til en retslig prøvelse af den kritiserede VVM-rapport fra 2011 eller dens vurdering i forhold til Natura 2000-området og bilag IV-arter.

Borgerbevægelsen bemærker tillige, at der ikke er adgang til at rejse indsigelser eller får foretaget en retslig prøvelse af Vejdirektoratets indstilling i 2012, Vejdirektoratets konsoliderende trafikberegninger i 2014, Infrastrukturforlig 2014, Vejdirektoratets tinglysning af byggelinje i 2015, Infrastrukturforlig 2019, infrastrukturforlig 2021, MKV-2021 eller udkast til forslag til anlægslov-2022.

På det grundlag konkluderer Borgerbevægelsen, at der heller ikke er adgang til at rejse indsigelse mod Vejdirektorats MKV-2023 eller forslag til anlægslov, medmindre anlægsloven vedtages af Folketinget.

Aarhus konventionens artikel 9, stk. 2 og stk. 4 har således være tilsidesat i en periode på mere end 12 år i forhold til dette vejprojekt.

Folketinget bedes lov regulere beslutningsprocessen frem mod anlægsloves vedtagelser, således at det sikres, at borgerne opnår de rettigheder, der er vedtaget i Aarhus Konventionen. Det bemærkes at Aarhus konventionen er tiltrådt af EU, og at Danmark således er forpligtet hertil i medfør af Traktaten.

Forseelsen kan påtales af EU's instanser, herunder såvel parlament som kommission.

**Vejdirektoratet
har manglet hjemmel
Indtil 16/-2016**

Folketinget bedes være opmærksom på, at vejdirektoratets myndighedsudøvelse i forhold til sagsoplysning og udarbejdelse af Miljøkonsekvensrapporter vedr. dette projekt og andre projekter, der skal vedtages ved en anlægslov, har manglet hjemmel i perioden fra 2007 til 2016.

Hjemmelsgrundlaget blev først tilvejebragt ved folketingets vedtagelse af vejlovens kapitel 2a blev vedtaget ved lov 2016-06-08 nr. 658 om ændring af lov om offentlige veje m.v. der trådte i kraft den 16/5-2016.

Vejdirektoratet havde ikke før dette tidspunkt hjemmel til at varetage den lovforberedende fase vedr. et projekt, der skal vedtages ved en anlægslov.

Dette medfører, at processen, der er beskrevet i indledningsteksten i MKV-2023 har manglet hjemmel i helt frem til den 16/5-2016.

Dette er også forklaringen på, at rapportens vurderinger ikke er i overensstemmelse med EU-miljødirektiverne, og derfor heller ikke kan godtgøre, at der ikke findes nogen alternativer.

**En række direktiver
er ikke implementeret
på vejlovens område**

Folketinget bedes være opmærksom på, at blandt andet SMV-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, habitatdirektivet og vandrammedirektivet forsat ikke er implementeret på vejlovgivnings område. Hverken i den lovforberende fase, der varetages af vejdirektoratet, jf. vejloven eller i den lovvedtagende fase, der varetages af transportministeren.

Forslaget til anlægsloven er således frembragt på baggrund af en miljøkonsekvensrapport, der er udarbejdet af Vejdirektoratet, uden at direktoratet har haft et hjemmelsgrundlag der reelt sikre, at Folketinget iagttager EU-retten.

Dette skyldes, at Folketinget på grund af vedtagelse af strukturreformen i 2009 ophævede hele den lovmæssige ramme for alle projekter, der vedtages ved en anlægslov. Projekterne ville før være blevet miljøkonsekvensvurderet i henhold til Miljøvurderingsloven, og ad den vej også sikret sin forenelighed med de øvrige EU-miljøbeskyttelsesdirektiver. Strukturreformen ophævede hele regelkomplekset, og ingen af de nævnte EU-miljødirektiver, er søgt genimplementeret på vejlovgivningens område.

Projektet er således fremmet i en periode helt uden implementering af EU-miljødirektiver.

Dette afspejler sig i Miljøkonsekvensvurderingerne fra 2011 og 2021, i sjældnen grov grad var fejlbehæftet, og at Miljøkonsekvensvurderingen i 2023 forsat er det.

9. Retlige mangler i lovgivningsprocessen frem til nu

Høringsfrist anlægslov-2023 er for kort

Høringsfristen varede fra 7/12-2023 til 11/1-2024.

Høringsfristen udgør kun 5 hele uger, eller i alt 35 dage. Omregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra udgør høringsfristen 22 arbejdsdage. Fratrækkes den traditionelle danske juleferie kun 19 arbejdsdage.

Transportministerens høring ved forslag til anlægslov skal iagttage VVM-direktivet direkte. Transportministeren skal sikre, at VVM-direktivets mål, herunder om at give oplysninger nås gennem lovgivningsprocessen, jf. direktivets præambel (22), samt VVM-direktivets artikel 2, stk. 5. bestemmelsen har følgende ordlyd:

Med forbehold af artikel 7 kan medlemsstaterne i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, **forudsat at målene med dette direktiv opfyldes.**

Folketinget er tillige forpligtet til at iagttage Aarhus Konventionen. Dels som følge af EU's implementering af konventionen i VVM-direktivet. Dels på selvstændigt grundlag som følge af sin ratificering heraf.

Et af Århuskonventionens formål er at sikre retten til offentlig deltagelse i beslutningsprocessen på miljøområdet med henblik på at bidrage til at beskytte ethvert menneskes ret til at leve i et miljø, der er passende for hans eller hendes sundhed og trivsel.

Artikel 6 i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende de konkrete aktiviteter, der er opført i konventionens bilag I, og aktiviteter, som ikke er indeholdt i nævnte bilag I, men som kan have væsentlige indvirkninger på miljøet.

Høringsfristen varede fra 7/12-2023 til 11/1-2024. Høringsfristen udgør kun 5 hele uger, eller i alt 35 dage. Omregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra udgør høringsfristen 22 arbejdsdage. Fratrækkes den traditionelle danske juleferie kun 19 arbejdsdage.

Fristen er ikke passende fastsat. Den er for kort til at målene med VVM-direktivet har kunnet opnås. Navnlig har miljøstyrelsen, der er beskyttet af VVM-direktivet som ”kompetent myndighed”, ikke haft tilstrækkelig tid, til at varetage sin funktion.

Det bemærkes, at Transportministeren ikke har udsendt forudgående varsel med informationer om, i hvilken perioden høringen ville på gå i. Ingen har således kunne forberede sig på høringen og indrette ferieafholdelse i det lys.

Folketinget anmodes også af den grund om at føre parlamentarisk kontrol med Transportministeren.

Trafikforligets parter

Fastlagde linjeføringen

Uden fornøden hjemmel

Det fremgår af MKV-2023 og af bemærkningerne til forslag til anlægslov, at Egholmlinjen er fastlagt i ”Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden” af 24. juni 2014.

Egholmlinjen kan på ingen måde være bindende fastlagt ved Trafikforlig 2014, selvom dette anføres i Miljøkonsekvensrapporten, og tilsyneladende er forligspartiernes opfattelse.

Vejdirektoratets VVM-2011 er udarbejdet uden hjemmelgrundlag, og VVM-2011 kan således ikke danne grundlag for nogen gyldig vedtagelse om linjeføring.

Folketinget bedes dertil være opmærksom på, at Trafikforligenes juridiske status højst udgøres af en hensigtserklæring, der er afgivet af forligets parter.

Der er ikke hjemmel i lovgivning eller i sædvane på lovsniveau, der berettiger parterne i et tilfældigt trafikforlig, til at træffe en beslutning om placering af en linjeføring – ud fra rent politisk fastsatte kriterier og uden fyldestgørende miljøoplysninger.

Trafikforligets parter manglede dermed hjemmel til at fastlægge linjeføringen i Egholmlinjen.

Byggelinjen tinglyst

uden fornøden hjemmel Byggelinjen er tinglyst den 22/5-2015.

Byggelinjen er ifølge Transportministeriets/vejdirektoratets oplysninger i svar på spørgsmål nr. 446 af 19/3-2019 godkendt af transportministeren i henhold til vejlovens § 19. Godkendelsen skulle dermed give Vejdirektoratet mulighed for at sikre vejplanen i den fysiske planlægning og med vejbyggelinjer på arealer.

Det anføres, at hjemmelsgrundlaget udgøres af Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.

Intet af det oplyste hjemmelsgrundlag var gældende den 22/5-2015, hvor byggelinjen blev tinglyst. Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. trådte først i kraft den 1/7-2015. Ændringslovene hertil endnu senere. Transportministerens svar på spørgsmål nr. 446 af 19/3-2019 er således urigtigt.

Deklarationsteksten lyder

”DEKLARATION OM § 35 BYGGELINJER EFTER VEJLOVEN

PKT. 1:

I anledning af planerne for en udbygning af Den Nordjyske Motorvej ved Aalborg med en 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen), har Vejdirektoratet den 3. december 2014 kundgjort byggelinjer, som er pålagt ejendomme langs udbygningsstrækningen til sikring af et vejanlæg mod unødigt fordyrelse eller vanskeliggørelse. Byggelinjepålægget er sket efter § 35, og den offentlige kundgørelse af byggelinjerne er sket efter § 37 i lov om offentlige veje. Lovgrundlaget for byggelinjebestemmelserne er fastlagt i lov om offentlige veje (vejloven), bekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, kapitel 3 og 4, §§ 32 - 42 og § 112. Vejdirektoratets J.nr. 14/10943 og 14/15517.”

På tidspunktet for byggelinjens tinglysning udgjordes den dagældende vejlov af lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

Dagældende vejlov § 35 lyder:

*” Til sikring af gennemførelsen af nye veje og forlægninger af bestående veje, **der er optaget på vejplan**, og til sikring af fri oversigt ved sådanne veje kan vejbestyrelsen træffe bestemmelse om, at bebyggelse og de i § 34 i øvrigt omhandlede anlæg af blivende art skal holdes bag byggelinjer, der angives på en af vejbestyrelsen udarbejdet plan. Der kan tillige træffes bestemmelse om vejens tilslutning til andre veje samt om, i hvilket omfang der fra de tilstødende arealer vil blive direkte adgang til vejen. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan forlænges med indtil 10 år ad gangen”*

Processen for pålæg af byggelinjer fremgår af dagældende § 35, stk. 2. Det fremgår heraf, at

*” forinden bestemmelse træffes efter stk. 1 med hensyn til **hovedlandeveje, skal de kommunale myndigheder, i hvis område vejen forløber, have adgang til at udtale sig.**”*

Tilsvarende fremgår af dagældende § 27

*”**Vejplaner for hovedlandeveje** stadfæstes af transportministeren. Stk. 2. **Forinden et hovedlandevejsanlæg søges optaget på vejplanen, skal de vejbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig.**”*

Udarbejdelse af en vejplan er en forudsætning for, at vejmyndigheden kan udnytte den hjemmel, der er i vejloven, til at fastsætte forberedende byggelinjer.

Det er en gyldighedsbetingelse for vejbyggelinjen, at vejplanen er fremkommet efter den anførte proces, og at vejplanen er offentliggjort. Der ses ikke nogen offentliggjort vejplan på tidspunktet for Egholmlinjens tinglysning den 22/5-2015.

Trafikforligsprocessen iagttager ikke de processuelle krav. Trafikforligene udgør heller ikke af en ”vejplan”. Der er ikke offentliggjort en ”Vejplan”, forinden byggelinjens tinglysning.

Dette skyldes, at vedtagelse af fremtidige anlæggelse af hovedlandeveje (det der i dag er statsveje) i henhold til dagældende § 14, skulle ske ved lov. Således anføres:

”Det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges.”

Det var på tidspunktet for byggelinjens tinglysning den 22/5-2015. ikke bestemt ved lov, at Egholmlinjen skulle anlægges, og fremgik heller ikke af en vejplan.

Det tyder på, at der manglede hjemmel til at lade byggelinjen tinglyse på de i alt 179 ejendomme i henhold til lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

Byggelinjen blev ikke kundgjort

Byggelinjen er dertil ikke kundgjort offentligt, som foreskrevet i dagældende vejlovs § 37, hvorefter der skal ske kundgørelse i stedlige blade.

Beboerne på linjeføringen fik oplyst, at der var sket kundgørelse i ”Vejlgaard Avis”.

Avisen findes ikke.

Arealreservationer Ophævet uden fornøden Hjemmel

I henhold til Transportministeriets/vejdirektoratets oplysninger i svar på spørgsmål nr. 446 af 19/3-2019 blev arealreservationen vedr. Lindholmlinjen ophævet i forbindelse, med ”Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012”, og arealreservationerne til Østforbindelsen blev ophævet i ”Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden” af 24. juni 2014.

På tidspunktet for byggelinjernes ophævelse udgjordes den dagældende vejlov af lbkg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

Det fremgår af den dagældende § 33 om ophævelse af arealreservationer, at dette skal ske efter samme fremgangsmåde som anført i §§ 27-29.

Fremgangsmåden er ikke iagttaget ved de indgåede forligsaftaler.

Det tyder på, at der heller ikke var hjemmel til at ophæve arealreservationerne lbg nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje m.v.

**EU-miljødirektiver
Ikke iagttaget ved
fravalg af Lindholmlinjen
og Øst forbindelsen**

I de trafikforlig, hvor henholdsvis Lindholmlinjen, og østforbindelse i forbindelse, fravælges ("Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012" og "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014), er dette sket på baggrund af rent politiske beslutning.

Ingen af de gældende EU-miljødirektiver er implementeret i forhold til forligsprocessen, hverken i forhold til vedtagelse af planer eller projekter.

Ret politiske beslutninger kan ikke udgøre et gyldigt fravalg af brugbare linjeføringer/alternativer i medfør af EU-miljødirektiverne.

**EU-miljødirektiver
Ikke iagttaget ved
valg af Egholmlinjen**

Der er som anført tidligere ikke hjemmel i lovgivningen eller i sædvane på lovsniveau, der berettiger parterne i et tilfældigt trafikforlig til at træffe en beslutning om placering af en linjeføring.

Selv - hvis det må antages, at der består en sådan hjemmel – kan forligets parter ikke træffe en beslutning, der ignorerer de EU-miljødirektiver, der skal iagttages ved fastlæggelse af en linjeføring.

Forligspartiernes beslutningskompetence er ikke fastlagt ved lov.

Ingen af de gældende EU-miljødirektiver er implementeret i forhold til forligsprocessen, hverken i forhold til vedtagelse af planer eller projekter.

Vejloven finder imidlertid ikke anvendelse på forligsprocessen, der pågår helt uafhængig af den proces, som Vejdirektoratet følger. Derudover er EU-miljødirektiverne heller ikke implementeret i vejloven,

udover VVM-direktivet, der først blev implementeret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016.

Trafikforligene er derfor indgået uden iagttagelse af SMV-direktivet eller VVM-direktivet og uden iagttagelse af de EU-miljøbeskyttelsesdirektiver, der skal iagttages i forbindelse med henholdsvis en SMV-proces og en VVM-proces.

Såfremt anlægsloven fremsættes til vedtagelse og forligets parter vedtager projektet som "lovet" i trafikforligene, vil Folketingets vedtagelse af anlægsloven om motorvejen i Egholmlinjen medføre en overtrædelse af samtlige EU-miljøbeskyttelsesdirektiver, der gælder for medlemsstaterne.

10. Anlægslovens § 13 – Brev til Folketinget

Kommentar § 13

Ikrafttrædelses tidspunktet er i anlægsloven fastsat til den 1/7-2024.

Kære Folketingsmedlem

Det er dit ansvar, at du som Folketingsmedlem kan varetage dit hverv i henhold til grundloven behørigt. Føler du, at du kan gøre det forsvarligt på baggrund af den tidsplan, Transportministeren mener, skal gælde for dit arbejde?

Eller er tidsplanen så stram, at du reelt ikke har en chance?

Vi havde ikke.

Når du skimmer høringssvarene, vil du kunne se, at borgerne har oplevet processens tidsmæssige rammer uanstændige.

Er det sådan, du synes, det fineste redskab i den demokratiske værktøjskasse, en borgerhøring, skal foregå?

Som en pludselig straf først hen over julen i en Corona-nedlukning i 2021/2022 og igen julen 2023/2024 – hver gang med alt for kort varighed.

Senest kun 19 arbejdsdage!

Kan du tillade dig at forvente at medarbejderne i de statslige styrelser, herunder Miljøstyrelsen, nedprioriterer alle andre opgaver og aflyser

ferie, fordi Transportministeren gerne vil levere overfor sine venner i et Trafikforlig?

Transportministerens adfærd er symptomatisk, og gælder næppe kun denne motorvej.

Hvilket arbejdsmiljø, vil du egentlig byde de ansatte i de statslige styrelser? Arbejdsmiljøet har du også ansvar for.

Det er også dit ansvar, at de myndigheder, der skal bistå med de lovforberedende skridt, udviser respekt for at dialogen med borgerne. Det er demokratiets fundament. Folketinget skal stå inde for det endelige resultat af en anlægslov, jf. grundlovens § 73 og SMV- og VVM-direktivet.

Borgerne skal opleve processen demokratisk legitim, hvis de skal bevare tilliden til Folketinget og den demokratiske styreform.

I modsat fald er du med til at undergrave det fineste, vi har i vores demokrati: Respekten for lovgivningen og tilliden til hinanden.

Beslutningen er din.

På vegne af Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen



Louise Faber

Formand

Advokat, ph.d.

Fhv. lektor, Aalborg Universitet