

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Borgerbevægelsen
Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Dette hørings svar er sendt til
trm@trm.dk og
arp@trm.dk

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand
Louise Faber
Tlf: 22799535
[Borgerbevægelsen@live.dk](mailto:borgerbevægelsen@live.dk)

7. januar 2024

Offentlighedsrådgiver
Oluf Jørgensen

Høring om forslag til anlægslov for motorvej vest om Aalborg via Egholm

Lovforslagets linjeføring vil have væsentlige negative konsekvenser. Store dele af strækningen går gennem naturområder og påvirker bl.a. særligt beskyttede grundvandsressourcer, Limfjordens tilstand og det unikke rige fugleliv ved Egholm.

Desto mere alvorligt og kritisabelt er det, at forslaget til anlægslov undergraver retssikkerheden (se afsnit 1), at hensynet til offentlighed er tilsidesat i høringsfasen (se afsnit 2), og at linjeføringen foreslås uden grundig undersøgelse af relevante alternative linjeføringer (se afsnit 3).

1. Lovforslaget undergraver retssikkerheden

Lovforslaget tilsidesætter en række vigtige lovregler for beskyttelse af natur, miljø, fredninger og fortidsminder jf. § 5, stk. 1 og 2 (se pkt. 1.1). Desuden ophæver det borgernes normale adgang til klage og tilsyn jf. § 6, stk. 1, 2, 4 og 6 (se pkt. 1.2). Endvidere bemyndiger lovforslaget transportministeren til at overtage andre myndigheders kompetence i sager (call in), der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3 (se pkt. 1.3).

1.1 Lovforslaget § 5 tilsidesætter beskyttelsesregler

Lovforslagets § 5 betyder, at en række myndigheders kompetence bliver ophævet i forhold til anlægsprojektet. Ifølge lovforslagets bemærkninger bliver det overladt til Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at varetage planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige

hensyn, der normalt varetages af myndigheder med særlig kompetence på de enkelte områder (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

Lovforslagets bemærkninger til § 5 (side 115 – 120) indeholder eksempler på ophævelsen af faglige kompetencer bl.a.:

”Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet, herunder afværge- og kompenserede foranstaltninger, kan gennemføres uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for strand-, sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15-17.”

”Herudover fraviges bestemmelserne i skovlovens §§ 8-13 og 26-28 om fredskovspligt og kapitel 4 i artfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Det betyder, at der ikke vil være begrænsninger i adgangen til at foretage nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.” ...

”Det foreslås endeligt, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.”

Citaterne ovenfor er blot nogle få eksempler på de kompetencefratagelser, der følger af lovforslagets § 5. Der er en række andre eksempler i bemærkninger til § 5, og det fremgår klart, at magten skal samles hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

1.2 Lovforslaget § 6 ophæver klageadgang

Efter gældende ret kan borgere, der har en retlig interesse, klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser til en anden myndighed (administrativ rekurs). Lovforslagets § 6 ophæver borgernes klageret i forhold til en række afgørelser, der vil blive truffet for at realisere motorvejsprojektet.

Lovforslagets bemærkninger til § 6 (side 120 – 124) indeholder en række beskrivelser af konsekvenser (citater nedenfor er uddrag):

”Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, kystbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer, lov om vandplanlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.”
(Ifølge stk. 2. kan borgere i stedet klage til transportministeren)

”Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 6, stk. 2.”

Lovforslagets § 6, stk. 6 indebærer:

”at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af eksempelvis reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring mv. samt aktindsigt efter lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014 om offentlighed i forvaltningen.”

Ophævelsen af klageadgange begrundes med hensyn til anlægsprojektets fremdrift:

”Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet. Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.” (Lovforslagets bemærkninger pkt. 3.5.3).

1.3 Lovforslaget § 6, stk. 3 bemyndiger til magtkoncentration

Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet jf. § 6, stk. 3.

”Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet.” (Lovforslagets bemærkninger side 124 til § 6).

1.4 Retssikkerheden bliver undergravet ved lovforslagets tilsidesættelse af beskyttelsesregler, ophævelse af klageadgang og bemyndigelse til magtkoncentration hos anlægsmyndigheder

En lang række love placerer kompetencer hos myndigheder, der har særlig faglig indsigt på de enkelte forvaltningsområder. Lovforslagets § 5 og 6 tilsidesætter de sædvanlige retsprincipper om fordeling og adskillelse af myndighedsfunktioner og ophæver klageadgange.

Magten bliver samlet hos Transportministeriet og Vejdirektoratet, der som anlægsmyndigheder har særlige interesser i motorvejsprojektets fremdrift. Forslaget til anlægslov vil dermed undergrave borgernes retssikkerhed. Principperne om funktionsadskillelse er nødvendige retssikkerhedsgarantier for at sikre faglig kompetence og undgå habilitetskonflikter.

2. Alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed

Lovforslaget er bl.a. baseret på en supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdet af firmaet Sweco, der blev udpeget til opgaven af Vejdirektoratet. Vejdirektoratets høring om miljøkonsekvensrapporten sker samtidig med Transportministeriets høring om lovforslaget.

Det er vigtigt at kende grundlaget for Sweco's undersøgelser, analyser og vurderinger, men det har ikke været muligt at opnå indsigt heri for Borgerbevægelsen under høringsfasen. Vejdirektoratet har udskudt aktindsigt i den kommunikation, der har været mellem direktoratet og Sweco om metoder og vurderingskriterier m.v., og Transportministeriet har udskudt behandlingen af klagesagen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed.

Borgerbevægelsen anmodede 9. oktober 2023 om

”aktindsigt i dokumenter og oplysninger, som Vejdirektoratet har udarbejdet, videregivet eller modtaget vedrørende de supplerende undersøgelser og vurderinger af motorvejsprojektet. Tidsperioden afgrænses fra 1. januar 2022 til og med dags dato. Aktlisten(er) ønskes medsendt.”

Vejdirektoratet afslog 17. oktober aktindsigt

”for så vidt angår dokumenter og oplysninger om resultaterne af undersøgelser og vurdering af miljøkonsekvenser. Begrundelsen herfor er, at der er tale om løbende arbejdsdokumenter, som ikke foreligger i endelig form.”

Borgerbevægelsen klagede over afslaget 18. oktober og pointerede:

”Vejdirektoratets kommunikation med Sweco i forbindelse med udarbejdelse og rapportering om resultater og vurderinger kan ikke tilbageholdes som intern eller af hensyn til planlægning jf. FOB 1987.54.”

Vejdirektoratet afviste igen aktindsigt 6. november. Denne gang med henvisning til, at undtagelsen for lovgivningssager giver mulighed for at udsætte aktindsigt til lovforslaget bliver fremsat i Folketinget.

Borgerbevægelsen klagede 15. november til Transportministeriet over Vejdirektoratets gentagne afvisninger og pointerede, at retten til aktindsigt må omfatte foreløbige resultater og vurderinger, der er udvekslet vedrørende undersøgelser. Med hensyn til frister for sagsbehandlingen skrev Borgerbevægelsen:



”Sagen hører både under offentlighedsloven fra 2013 og miljøoplysningsloven, og ved konkrete problemstillinger, skal anvendes den lov, der giver den bedste retsstilling for borgerne. På dette punkt er det fristerne i § 37 i offentlighedsloven fra 2013.”

Transportministeriet meddelte 17. november, at klagen blev sendt tilbage til Vejdirektoratet med en frist på 3 uger til direktoratets behandling. Borgerbevægelsen modtog 12. december besked fra Transportministeriet om, at klagen var kommet retur fra Vejdirektoratet 6. december, og at ministeriet ville gå i gang med behandling af sagen ”hurtigst muligt”.

Den 7. december 2023 blev den supplerende miljøkonsekvensrapport og forslag til anlægslov sendt i høring med 11. januar 2024 som frist for bemærkninger.

Borgerbevægelsen anmodede 12. december 2023 Transportministeriet om hastebehandling af klagen af hensyn til den offentlige høring. Borgerbevægelsen har desuden 15. december og 18. december anmodet om forlængelse af høringsperioden, men anmodningen blev 20. december afvist af både Vejdirektoratet og Transportministeriet. Aalborg Kommune og Miljøministeriet, der også anmodede om fristforlængelse fik tilsvarende afvisning.

Transportministeriet har 4. januar 2024 meddelt Borgerbevægelsen, at

”det ikke er muligt at behandle din klage inden for tyve arbejdsdage efter modtagelsen. Ministeriet forventer at kunne færdigbehandle din klagesag senest den 18. januar 2024. Ministeriets manglende mulighed for at afgøre din klagesag inden for fristen skyldes behandlingen af andre aktindsigtssager og klagesager om aktindsigt, der er modtaget før din klagesag.”

Aktindsigten handler ikke om det lovgivningspolitiske arbejde - den handler om det faglige grundlag for undersøgelser og vurderinger af miljøkonsekvenser. Miljøoplysningsloven stiller krav om restriktiv tolkning af undtagelser og hensyn til offentlighedens interesser i konkrete sager. Udsættelsen af aktindsigt forhindrer offentligheden i at få indsigt i oplysninger, der er udvekslet mellem Vejdirektoratet og Sweco om metoder ved undersøgelser og forudsætninger for analyser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

Aktindsigt skal gives tidligst muligt for at leve op til miljøoplysningsreglernes formål. Anmodningen om aktindsigt blev fremsendt den 9. oktober 2023. VVM-høringen startede 7. december næsten 2 måneder efter Borgerbevægelsens første anmodning om aktindsigt. Høringen afsluttes 11. januar 2024. Til trods for det særlige behov for oplysninger til brug for høringen har Vejdirektoratet og Transportministeriets håndtering af sagen forsinket aktindsigt.

Med Transportministeriets seneste melding, står det klart, at ministeriet først tager stilling til klagesagen efter høringsfristens udløb, og mere end 3 måneder efter Borgerbevægelsens anmodning om aktindsigt.

Vejdirektoratet og Transportministeriets langtrukne håndtering af klagen betyder, at offentligheden ikke i tide har fået adgang til oplysninger, der har klar relevans for VVM-høringen. Det er en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til offentlighed, der skal tillægges stor vægt ifølge

miljøoplysningsloven, EU-direktivet om offentlig adgang til miljøoplysninger, Aarhuskonventionen, miljøvurderingsloven og VVM-direktivet.

3. Relevante, alternative linjeføringer er ikke undersøgt

Den valgte linjeføring over Egholm, som lovforslaget handler om, vil have væsentlige negative konsekvenser for natur og miljø, og den løser ikke de trafikale problemer ved Limfjordstunnelen.

”I modsætning til en eventuel udbygning af E 45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en markant forbedring i fremkommeligheden over Limfjorden.”

Denne påstand, der står i lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1, holder ikke.

Vejdirektoratets seneste beregninger over trafiktal viser, at der må forventes 80.900 biler i Limfjordstunnelen på hverdage efter åbning af den nye forbindelse. Det vil sige, at Vejdirektoratets kapacitetsgrænse for tunnelen, som er 80.000 køretøjer pr. dag, vil blive overskredet, og der vil fortsat være lange køer i myldretiden. Egholmforbindelsen vil således ikke løse den opgave, der er grundlag for anlægsloven.

Det er en alvorlig fejltagelse, hvis Folketinget vedtager forslaget til anlægslov uden grundige undersøgelser af relevante alternative løsninger på trafikproblemerne.

”Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes gangbare alternative linjeføringer til Egholmlinjen” (lovforslagets bemærkninger pkt. 3.4.2.1).

De undersøgelser af alternativer, Vejdirektoratet henviser til, er lavet for mange år siden og omfattede ikke de mest relevante alternative løsninger.

To relevante, alternative løsninger er ikke blevet undersøgt. Disse alternativer har været skitseret i flere år og vil blive nærmere beskrevet i et høringssvar af Borgerbevægelsens talsperson lektor emeritus Kaj A. Jørgensen.

Begge alternativer omfatter et ekstra tunnelrør tæt på Limfjordstunnelen. Det ene forslag består af et tresporet tunnelrør lige øst for den nuværende tunnel. Den ekstra kapacitet kan i myldretiden om morgenen bruges til trafikken fra nord, og i myldretiden om eftermiddagen til trafikken fra syd. Det andet forslag består af en tresporet tunnel vest for nuværende tunnel, der kan give en ny og lettere forbindelse fra E 45 til Aalborg Centrum.

Fælles for de to alternativer er udvidelser af E 45 nord og syd for fjorden. Desuden foreslås to nye vejstrækninger. Det ene er en ny motortrafikvej i stedet for ”Høvejen” til trafikken fra Jammerbugt Kommune (og andre vestlige områder) til E 39 og E 45. Syd for fjorden anlægges en ny forbindelse fra E 45 til ”City Syd”.

Ifølge lovforslagets bemærkninger er

”vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen (....)” (pkt. 3.4.2.1).

Lovforslaget er baseret på helt udokumenterede påstande om, at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen. Der findes som nævnt to alternativer, der med stor sandsynlighed vil give bedre løsninger på de trafikale problemer. De negative virkninger på natur og miljø vil være væsentligt mindre ved anlæg og drift af et af alternativerne end ved anlæg og drift af Egholmmotorvejen.

Alternativerne vil tilmed være væsentligt billigere og vil derfor ikke kræve medfinansiering fra Aalborg Kommune. Motorveje er statsveje og bliver normalt finansieret fuldt ud af staten. Det er besynderligt, at forslaget indeholder krav om medfinansiering fra Aalborg Kommune jf. § 11, som dermed bliver presset til ekstra besparelser på kommunale opgaver.

Den statslige besparelse ved at vælge et af alternativerne kan anvendes til andre forbedringer. Der er brug for bedre støjafskærmning af boligområder tæt på E45. Desuden er det vigtigt at sikre, at den planlagte elektrificering af jernbanenettet også kommer til at omfatte strækningerne nord for Limfjorden. Elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel vil sikre sammenhæng med jernbanenettet i andre dele af Danmark og Europa og have stor betydning for både passagerer og virksomheders godstransport. Skift fra dieseltog til eltog vil:

”reducere CO₂-udledningen, forbedre miljø og biodiversitet langs banen, give kortere rejsetider, mindre støj og partikelforurening på stationer og langs banen og mere stabil drift (Banedanmark om elektrificeringsprogrammet).

Som grundlag for Folketingets beslutninger er det vigtigt at få vurderet samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af de oven for nævnte relevante og brugbare alternativer. Det er afgørende for at sikre Folketinget et sagligt beslutningsgrundlag, der kan opfylde retskravene.

De alternativer til Egholmforbindelsen, der blev undersøgt tilbage i tid, blev ikke undersøgt med sigte på at vurdere om de udgør brugbare alternativer til Egholmlinjen, men som skitseprojekter for at afklare hvilke løsninger, der da var ønskelige for et politisk flertal. Fravalgene er således ikke sket med udgangspunkt i brugbarhed, men af politiske grunde og på et løst fagligt grundlag.

Der mangler således en undersøgelse af brugbare alternativer, der både kan løse de trafikale problemer og overholde EU's miljødirektiver vedrørende blandt andet vand, habitater og fugle. Anlægsloven kan ophæve danske regler, men kan ikke ophæve EU-retten, og transportministeren og Folketinget er ansvarlige for, at direktiver om beskyttelse af grundvand, vandområder, natur og miljø bliver overholdt i forbindelse med anlægsprojektet.



Det vil være meget alvorligt, hvis den politiske beslutning om linjeføring bliver truffet uden grundig undersøgelse af relevante, alternative muligheder. Dermed overtrædes retskravet om undersøgelse af alternativer, der fremgår af både VVM-direktiv og vejloven § 17 g, stk. 2, nr. 4.

På vegne af Borgerbevægelsen mod motorvej i Egholmlinjen

Oluf Jørgensen

Offentlighedsrådgiver,

fhv. lektor i forvaltningsret ved Aalborg Universitet og

forskningschef i mediejura ved Danmarks Medie- og Journalisthøjskole