



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Dette hørings svar er indsendt af Borgerbevægelsen.Dk for en demokratisk motorvejsproces (Borgerbevægelsen.DK), CVR 40925147. Borgerbevægelsen.DK er en landsdækkende forening, der i samarbejde med andre foreninger knyttet til lokale motorvejsstrækninger, forsøger at forbedre den danske lovgivning og den demokratiske proces i forbindelse med planlægning af motorvejsprojekter.

Det er foreningens opfattelse, at den nugældende lovgivning IKKE er gennemført i overensstemmelse med EU's VVM-direktiv, og ikke sikrer overholdelse af EU's habitatdirektivet eller fuglebeskyttelsesdirektivet. Derudover er borgernes rettigheder, herunder foreningens egne, og adgang til prøvelse af miljøoplysninger, i henhold til Aarhus Konventionens artikel 9 ikke implementeret i det omfang, som forudsættes.

Denne kritik gælder også Vejdirektoratets gennemførte "VVM-proces" vedr. strækningen Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev.

1. VVM-processens forenelighed med VVM-direktivet generelt.

VVM-direktivet

Hovedformålet i VVM-direktivet, Direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet samt ændringsbestemmelsen i direktiv 2014/52/EU, er at indføre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at miljøhensyn integreres i processer vedr. blandt andet veje.

VVM-processen forudsættes af EU at forløbe således:¹

1. Bygherren kan anmode den kompetente myndighed om at specificere, hvad der skal omfattes af de VVM-oplysninger, som skal fremlægges (områdeafgrænsning).
2. Bygherren skal fremlægge oplysninger om indvirkningen på miljøet (i form af en VVM-rapport udformet i overensstemmelse med direktivets bilag IV).
3. Miljømyndighederne, offentligheden og lokale og regionale myndigheder (samt eventuelle berørte EU-lande) skal informeres og høres.
4. Den kompetente myndighed beslutter at tage gennemførte høringer i betragtning. Denne beslutning omfatter også en begrundet konklusion af projektets væsentlige virkninger på miljøet.
5. Myndigheden oplyser offentligheden om sin beslutning.
6. Offentligheden kan anfægte beslutningen ved domstolene.

Det er uklart i Danmark, hvem der er henholdsvis bygherre og myndighed ved statslige anlægsbeslutninger. Anlægsloven vedtages af Folketinget, jf. Grundlovens § 72, ved en anlægslov. Er Folketinget da bygherre? Eller er Folketinget blot myndigheden?

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:ev0032&from=DA>



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Hvilken rolle har regeringen/vejdirektoratet da som udøvende myndighed?

Og hvilken rolle har de beslutningstagere (partiernes trafikordførere), der igennem diverse trafikforlig beslutter, hvilke strækninger, der skal udføres VVM på? Repræsenterer de Folketinget i den henseende? Det gør de formentlig.

Mest rigtigt må være at opfatte Folketinget som bygherre, forligene som bygherrens afgrænsere, og regeringen/Vejdirektoratet som myndighed.

Processen må da forudsættes at forløbe således:

1. Bygherren, altså Folketinget, kan anmode den kompetente myndighed, altså regeringen v/ vejdirektoratet, om at specificere, hvad der skal omfattes af de VVM-oplysninger, som skal fremlægges (områdeafgrænsning).
2. Bygherren/Folketinget skal fremlægge oplysninger om indvirkningen på miljøet (i form af en VVM-rapport udformet i overensstemmelse med direktivets bilag IV).
3. Miljømyndighederne, offentligheden og lokale og regionale myndigheder (samt eventuelle berørte EU-lande) skal informeres og høres.
4. Den kompetente myndighed altså regeringen v/ vejdirektoratet beslutter at tage gennemførte høringer i betragtning. Denne beslutning omfatter også en begrundet konklusion af projektets væsentlige virkninger på miljøet.
5. Myndigheden altså regeringen v/ vejdirektoratet oplyser offentligheden om sin beslutning.
6. Offentligheden kan anfægte beslutningen ved domstolene.

Reelt foregår processen i Danmark således:

1. Folketingets forligsparter beslutter i trafikforlig (uden deltagelse af offentligheden og uden adgang til aktindsigt) at specificere, hvad der skal omfattes af de VVM-oplysninger, som skal fremlægges (områdeafgrænsning) og anmoder regeringen om, at afsætte midler hertil i finansloven. Finansloven vedtages af Folketinget.
 - Vejdirektoratet anvender landstrafikmodellen og Transport- og Boligministeriets samfundsøkonomiske værktøj TeReSa, der igennem mange år fra forskningsmæssig side er kritiseret for at favorisere biltrafik (i modsætning til kollektivtrafik) på nyanlagt vej (i modsætning til eksisterende vej). De tal, der anvendes i beregningerne - eksempelvis "tidsgevinster" kan justeres i de underliggende beregninger og give fuldstændigt vilkårlige og for andre ugenomsagelige resultater. Tilsvarende gælder de anvendte støjberegninger, der kun er "beregninger", og som forudsætter at vinden altid kommer lige meget fra hver side. Ingen får dermed et retvisende billede af støjforureningen. I forhold til støj gælder der ingen lovregulering heller, så der anvendes nogle vejledende grænseværdier (58db), der er fastsat administrativt – vist nok af miljøministeren



2. Regeringen/vejdirektoratet anmodes om at fremlægge oplysninger om indvirkningen på miljøet.
 - Rapporten udfærdiges i medfør af **Vejloven** (lov nr. 1520 af 27/12-2014), hvor dens kapitel 2a stiller krav om en VVM-rapport udformet i overensstemmelse med VVM-direktivet. Kapitel 2a. blev vedtaget ved lov nr. 658 af 08/06/2016 Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.
3. Offentligheden SKAL IKKE informeres og høres efter vejloven.
 - Det følger af vejlovens kapitel 2a, hvor vejlovens § 17a om offentlig høring ikke finder anvendelse "**på projekter, der opnår tilladelse ved en anlægslov**", jf. vejlovens § 17a, stk. 3, 2. pkt., jf. vejlovens § 17 h.
 - Der er ikke nogen anden lov, der stiller krav om en høring af offentligheden.
 - Vejlovens § 17h, der gælder for projekter, der opnår tilladelse ved en anlægslov, stiller alene krav om, at Vejdirektoratet sender "*miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give **berørte myndigheder** mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.*"
4. og 5.

Den kompetente myndighed altså regeringen v/ vejdirektoratet indstiller til en beslutning om vedtagelse af en anlægslov.

Folketingets forligsparter drøfter indstillingen (på lukkede møder). Forligene angår en lang række projekter, der forekommer besluttet uafhængigt af den forudgående "VVM-proces" Forligsparterne oplyser offentligheden om sin beslutning ved offentliggørelse af forlig. Baseret på tidligere erfaringer, kan konstateres, at der ikke i nævneværende grad, tages hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger, der er indsamlet i henhold til VVM-direktivet – eller Vejdirektorates indstilling. Nogle gange følges indstillingen andre gange ikke. Forligsbeslutningerne ledsages ikke af en begrundelse for valg af linjefæring

Når regeringen ved der er flertal herfor i Folketinget fremsættes forslag til anlægslov. Beslutningen sættes til afstemning i Folketinget (og besluttet, der er jo et kendt flertal herfor). Denne beslutning omfatter muligvis – muligvis ikke - også en begrundet konklusion af projektets væsentlige virkninger på miljøet. Det vides ikke, da der ikke er truffet nogen anlægslovsbeslutninger efter vedtagelse af vejlovens kapitel 2a. Den vedtagne anlægslov offentliggøres på lovtidende.dk



6. Offentligheden kan anfægte beslutningen ved domstolene, hvis det fremgår af anlægsloven. Det vides ikke, om der forefindes nogen adgang til at klage, da der ikke er truffet nogen anlægslovsbeslutninger efter vedtagelse af vejlovens kapitel 2a.

Generelt må desværre konstateres af VVM-proceduren i Danmark ved statslige anlægsprojekter i form af motorveje, ikke overholder VVM-direktivet.

Det kan således foruden ovenstående konstateres, at de hensigter, der kommer til udtryk i VVM-direktivets præambler slet ikke iagttages:

Det følger eksempelvis af **VVM-direktivet præambel nr. 24** i direktiv 2014/52/EU: *"at I tilfælde af projekter, der vedtages ved en særlig national lov, bør medlemsstaterne sikre, at dette direktivs mål med hensyn til offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen."* (se).

Dette er hjemlet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvor det anføres: *"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."*

Dette er ikke sikret i Danmark i forhold til statens anlægsprojekter.

Målene i direktivet opfyldes ikke med den vedtagne vejlov. Offentlighedens høring er undtaget fra vejloven. Der er heller ikke sikret offentligheden og miljøorganisationers klageadgange, som må anses som en bestanddel af høringsprocessen, hvis den skal have nogen mening overhovedet.

Hverken efter VVM-direktivet og heller ikke vedr. fugle-og habitatdirektivet, der forudsættes i Aarhus Konventionen, i forhold til beslutninger, der vedtages ved anlægslov.

Faktisk er høringen af offentligheden slet ikke lovpligtig, jf. vejlovens § 17a, men gennemføres kun per kulance. Det er ikke tilstrækkelig til opfyldelse af VVM-direktivets regler.

Det følger dernæst af **VVM-direktivet præambel nr. 25** i direktiv 2014/52/EU: at *"De kompetente myndigheders objektivitet bør sikres. Interessekonflikter kan forebygges bl.a. gennem en funktionel adskillelse mellem den kompetente myndighed og bygherren."*

Dette er ikke sikret i Danmark i forhold til statens anlægsprojekter.

Det er folketingets medlemmer, der i forlig beslutter hvilke strækninger, der skal VVM-vurderes. Det er reelt også folketinget, der gennem regeringen udfærdiger VVM'en og kun administrativt peger på de samfundsmæssige analyser, der skal foretages, beregningsmetoderne og støjgrænserne. Det er Folketinget der vedtager anlægsloven.

Der er ingen funktionelopdeling overhovedet.



Det følger af **VVM-direktivets præambel 34**, at *”de kompetente myndigheder forpligtes til at begrunde deres afgørelser om tilladelse til projekter, så det fremgår, at de har taget hensyn til resultaterne af de gennemførte høringer og de indsamlede oplysninger.”*

Bestemmelsen er ikke gennemført i dansk ret, og tilsidesættes gennem den anvendte forligsprocedure. Reelt fastlægges linjeføringerne ud fra politiske målsætninger uafhængig af Miljøkonsekvensvurderingen.

Det følger af **VVM-direktivet præambel nr. 36** i direktiv 2014/52/EU: at *”at de forskellige trin i miljøkonsekvensvurderingen af projekter gennemføres inden for rimelige tidsfrister”*

VVM-direktivets artikel 8a, stk. 5, stiller krav om, at *”Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed træffer de i stk. 1-3 omhandlede afgørelser inden for en rimelig tidsfrist”, og stk. 6, at ” Når den kompetente myndighed træffer afgørelse om at give tilladelse, sikrer den sig, at den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion eller de i stk. 3 i nærværende artikel omhandlede afgørelser stadig er tidssvarende. Med henblik herpå kan medlemsstaterne fastsætte tidsrammer for gyldigheden af den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion eller de i stk. 3 i nærværende artikel omhandlede afgørelser.«*

Dette er ikke sikret i Danmark i forhold til statens anlægsprojekter, da der ikke er vedtaget en lovgivning, der fastsætter rimelige tidsfrister hverken for processen eller VVMens forældelse eller forligsbeslutningernes forældelse.

VVM'en vedr. den 3. Limfjordsforbindelse blev gennemført i 2011 – men anses stadig (i dag i 2020) for gyldig til brug for en anlægsbeslutning på baggrund af et forlig indgået i 2014. Tilsvarende fastsætter lovgivningen ingen udløbsfrist for VVM-en vedr. Ny midtjysk motorvej, der i princippet kan danne grundlag for en beslutning lige så længe, der vil være politisk flertal herfor.

Der er således ingen lovgivning, der sikrer, at forligsparternes afgørelse stadig er tidssvarende, når anlægsloven fremsættes til vedtagelse.

Det følger af **VVM-direktivets præambel 37**, at processen vedr. habitatbeskyttelsesreglerne og VVM-proceduren bør samvurderes.

Dette er ikke sikret i Danmark i forhold til statens anlægsprojekter. Der er ikke – som i slet ikke – nogen lovregulering af statens fugle- og habitatkonsekvensvurdering, jf. fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets artikel 6, 12 eller 16. Reglerne er hverken implementeret i vejloven (eller noget andet sted) i forhold til den statslige anlægsproces.

Vejdirektoratet lader bare som om, når de gentages i Vejdirektoratets VVM-rapporter.

Det følger af **VVM-direktivets præambel 38**, at der bør fastsætte sanktioner.

Der er ingen fastsatte sanktioner i Danmark i forhold til statens anlægsprojekter.



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Dermed har det ingen konsekvenser, hvis de vurderinger, der foretages af Vejdirektoratet, forligsparterne eller folketinget, viser sig forkerte.

Deres beslutninger kan hverken prøves undervejs – eller sidenhen – udover den mulige adgang til at prøve anlægslovens gyldighed.

Det følger af **VVM-direktivets præambel 39**, at overgangen fra den eksisterende ordning som fastlagt i direktiv 2011/92/EU til den nye ordning som følge af ændringerne i direktiv 2014/52/EU.

Bestemmelsen er anvendt i Danmark til at indføre en overgangsbestemmelse i Vejloven – både den fra 2014 og ændringsloven fra 2017, så de projekter undtages, hvor der er truffet en screeningsafgørelse før ikrafttrædelsestidspunktet, hvor bygherren har anmodet den kompetente VVM-myndighed om en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold før ikrafttrædelsestidspunktet eller VVM-redegørelsen er afgivet før ikrafttrædelsestidspunktet.

Først ved vejlovens vedtagelse i 2014 blev de ovenfor anførte kritisable regler indført. Før var der øjensynligt slet ingen regler – overhovedet – for statslige anlægsbeslutninger om veje. Dog var der, forinden kommunalreformen i 2007, regler, da VVM-processen dengang blev gennemført af de daværende amter. VVM-direktivet er dermed overhovedet ikke iagttaget i forhold til VVM-processerne i perioden mellem 1/1-2007 til 2014, og kun lidt herefter, og frem til 2017, og herefter lidt mere – men slet ikke fuldt ud.

2. VVM-proces-strækningen Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev.

Ovenstående kritik vedr. den danske implementering af VVM-direktivet konkretiseres i det følgende med udgangspunkt i den gennemførte "VVM-proces" vedr. strækningen Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev.

Processen er igangsat i 2013 og 2016 med strategiske planlægningsundersøgelser udført af Vejdirektoratet.

Herefter er der indgået et forlig den 13/12-2016 mellem daværende regering (V, LA og K) og S, DF, RV og SF.

De fysiske miljøundersøgelser er gennemført i perioden foråret 2017 - sommeren 2019 af NIRAS.

Vejdirektoratet igangsatte borgerhøringen i 2020 med 5 planlagte borgermøder og oprindelig høringsfrist på 8 uger.

2.1. Borgerhøringen



De var planlagt 5 borgermøder, hvoraf de tre i marts aflystes i forbindelse med den offentlige høring af "VVMen" på grund af Corona. I stedet blev offentliggjort en elektronisk udgave af den præsentation, der var planlagt til borgermøderne på projektets hjemmeside, og den offentlige høring blev forlænget til mandag d. 15. juni 2020.

Høringen af offentligheden er en vigtig del af VVM-processen i henhold til EU's VVM-direktiv. Imidlertid er "høringen af offentligheden" ikke en pligt ifølge vejlovens § 17a, der kun fastsætter en pligt til at høre berørte myndigheder.

Processen er ulovreguleret i forhold til borgerne i dansk ret og fastsættes alene administrativt af vejdirektoratet, der for ny midtjysk motorvej svarede til 2 borgermøder og en hjemmeside

- <https://www.vejdirektoratet.dk/sektion/vvm-undersogelse-ny-midtjysk-motorvej-fra-give-til-haderslev>.

Selvom 2 møder dog er bedre end 1 borgermøde, som ved processen vedr. den 3. Limfjordforbindelse i 2011, ændrer det ikke på, at det afholdes som en del af en uformel høring, som borgerne ikke kender på forhånd, og ikke ved hvad de kan vente sig af, eller hvornår der træffes afgørelse. De kender ikke deres mulige klageadgange eller deres rettigheder i øvrigt. De ved ikke hvor lang tid der kan forventes at gå. De ved ikke, hvor de kan henvende sig for at få rådgivning (ud over til vejdirektoratet selv)

Der er heller INGEN oplysninger herom på vejdirektoratets hjemmeside, eller i den sammenfattede rapport. Det videre forløb beskrives i den sammenfattede rapport, rapport 602-2020, side 19, fuldstændigt intetsigende og overordnet: høring-> politisk beslutning -> detailprojektering-> ekspropriation -> anlæg -> færdigvej.

De mange berørte borgere er således fuldstændigt uden rettigheder i en proces, der bare tromles hen over dem. Ja ja vel er der høring, men høring uden hjemmel i lovgivningen og uden adgang til klageadgang, når svar overhøres, udgør IKKE en lovformelig høring. Der er en look-a-like høring uden anden status ens ensidig oplysning.

Selvom det kan konstateres, at der er afholdt en høring, hvor også offentligheden kan deltage og svare, er der tale om en ulovreguleret og frivillig "høring"/en look-a-like-høring. Det bliver ikke en rigtig høring, når der ikke er en lovhjemmel, der regulerer processen og dermed borgernes rettigheder.

Det er tilsvarende uden betydning, at den VVM-proces, der gennemføres, også indeholder informationer, der er tilgængelige for offentligheden, når vejdirektoratet ikke er forpligtet hertil efter lovgivningen. Det fremgår således generelt, at det meste af VVM-processen og afgrænsningen af linjeføringerne afklares i et lukket samarbejde med myndigheder og udvalgte erhvervsvirksomheder. Offentligheden orienteres og inddrages øjensynligt kun per kulance. Der er ingen lovhjemlet pligt hertil.



2.2. Natura-2000 områderne og Bilag IV-arterne

Det anføres i Miljøkonsekvensrapporten del 2, side 22, at "Habitatdirektivet er implementeret i Danmark gennem en række af bekendtgørelser og lovgivning." Det er korrekt, men habitatdirektivets strenge beskyttelse af bilag IV-arter og fuglebeskyttelsesdirektivets tilsvarende er imidlertid ikke – som i slet ikke – implementeret i forhold til statslige anlægsprojekter i Danmark.

Det lægges til grund i VVM-rapporten, at fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet er indarbejdet i lovgivningen i habitatbekendtgørelsen og beskrevet i den tilhørende vejledning (Miljøkonsekvens rapport, del 2, side 282), og at NIRAS tilvejebringer det der kræves. Der er imidlertid ingen af de nævnte regler eller vejledninger, der omfatter beslutninger, der træffes ved en anlægslov, eller processen frem imod den beslutning.

Habitatbekendtgørelsen, Bekendtgørelse nr. 1595 af 6/12-2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter regler om foretagelse af en habitatkonsekvensvurdering er i § 6 (eller fravigelsen heraf i § 9) er begrænset til de afgørelser, der er nævnt i habitatbekendtgørelsens § 7 og § 8.

Da anlæggelse af en motorvej besluttet ved en anlægslov, der træder i stedet for de beslutninger, der skal træffes afgørelse om i henhold til habitatbekendtgørelsens § 7 og § 8, er habitatdirektivets artikel 6 (der implementeret i habitatbekendtgørelsens § 6) krav om en habitatkonsekvensvurdering **ikke** implementeret i den danske lovgivning for statslige anlægsprojekter. Overhovedet.

Tilsvarende gælder habitatdirektivets artikel 6 og artikel 12 og 16's beskyttelse af Bilag IV-arter. Habitatbekendtgørelsens regler herom er også begrænset til de afgørelser der er nævnt i habitatbekendtgørelsens § 7 og § 8.

Eksempel:

I undersøgelseskorridoren forekommer flere forskellige bilag IV-arter. Det konkluderes således i (Miljøkonsekvens rapport, del 2, side 397):

"De seks motorvejsforslag og varianten vil alle påvirke store arealer af beskyttet natur og forekomster af beskyttede arter, og omfanget af afværgeforanstaltninger er derfor også stort. Det vurderes, at det beskrevne omfang af erstatningsnatur, faunapassager, ledelinjer, vildt- og paddehegn vil sikre, at biodiversiteten og den økologiske funktionalitet i området kan opretholdes for øvrige dyrearter. Alle seks motorvejsforslag vil påvirke yngle- og rastesteder for bilag IV arten birkemus, og en del lokaliteter skal undersøges yderligere i detailprojekteringsfasen. Skade på artens yngle- og rastesteder og bevaringsstatus ikke udelukkes, og projektet kan således kun gennemføres efter en fravigelsesprocedure, herunder fastlæggelse af kompenserende foranstaltninger for at opveje skadevirkninger.



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Der er imidlertid INTET i den danske lovgivning, der fastlægger, om eller hvornår den *fravigelsesprocedure*, der vurderes behov for, skal gennemføres.

Det er utvivlsomt en meget vigtig vurdering NIRAS, der har udarbejdet rapporten, anfører her. Ikke desto mindre nævnes den ikke med et ord i den sammenfattende rapport, rapport 602-2020, der er udarbejdet af vejdirektoratet. Det er Vejdirektoratets sammenfattede rapport, der læses af beslutningstagerne og offentligheden generelt. Der er kun få – nok nærmest ingen – der læser alle de bagvedliggende rapporter. Den mest vigtige konklusion – der angår pligten til inddragelse af EU-kommissionen i beslutningsprocessen frem mod en anlægslov undertrykkes, således i Vejdirektoratets formidlingsmateriale.

Det konkluderes videre (Miljøkonsekvens rapport, del 2, side 397):

Det er vigtigt at påpege, at etablering af Ny Midtjysk Motorvej vil betyde, at der anlægges et stort vejanlæg igennem mange relativt uforstyrrede naturområder, set i forhold til danske forhold. Mange af de naturområder, som motorvejsforslagene vil krydse, er store og sammenhængende og ligger langt fra større veje. Ny Midtjysk Motorvej vil medføre, at naturværdier i de berørte områder bliver forringet permanent, og oplevelsen af naturværdierne vil blive påvirket af motorvejen. Etablering af motorvejen vil påvirke nogle enkelte uerstattelige naturområder, og selvom der etableres erstatningsnatur og erstatningsskov, vil det tage mange år, før tilsvarende naturværdier er genoprettet.

Den økologiske funktionalitet for områdets dyreliv opretholdes ved at etablere dal-broer, faunabroer, paddepassager og andre faunapassager, men Ny Midtjysk Motorvej vil alligevel have en barrierepåvirkning på dyrelivets spredning i landskabet i forhold til et landskab uden motorvej.

Jeg vil anvende passagen til at påpege, at den berørte offentlighed i forhold til så store anlægsprojekter, som Ny midtjysk motorvej, af vejdirektoratet afgrænses alt for snævert. Det er ikke bare beboerne i Midt Jylland i de fysiske områder, hvor motorvejen skal forløbe, der er berørt. Det er i princippet os alle.

Det konkluderes afslutningsvist (Miljøkonsekvens rapport, del 2, side 397):

Samlet vurderes det beskrevne omfang af afværgeforanstaltninger at sikre, at biodiversiteten og den økologiske funktionalitet i området omkring en ny motorvej kan opretholdes.”

Konklusionen står i skærende kontrast til hele teksten, og intet sted i rapporten synes der foretaget en § 16 vurdering vedr. de enkelte bilag IV-arter.

Der er ingen klageadgange, der sikrer offentligheden adgang til at efterprøve den vurdering som konklusionen slutter med, hvorefter ”den økologiske funktionalitet i området omkring en ny motorvej kan opretholdes.”



Beslutningens indvirkning *ind på* Natura 2000 områderne, synes heller ikke tilstrækkeligt belyst.

Såvel vurderingerne vedr. bilag IV-arterne og den manglende vurdering af indvirkningerne ind på de nærliggende Natura-2000 områder burde kunne påklages, jf. Aarhuskonventionens artikel 9.

Der er imidlertid ingen prøvelsesadgang. Der kan tidligst klages herom ved søgsmål til danske domstole, hvis en anlægslov vedtages. Retssagen vil ikke have opsættende virkning og omkostningerne til sagens førelse – blot til egen advokat – vil langt overstige de flestes private personer og foreningernes formåen. Der er således - mig bekendt - af samme grund INGEN eksempler i dansk ret, på at en anlægslov er blevet indbragt for en dansk domstol, mens der er adskillige i tysk ret. Der er også adskillige eksempler i dansk ret, når det gælder VVM-processen indenfor det kommunale område, hvor reglerne ER fuldt ud implementeret.

2.3. VVM-undersøgelsens formål

Formålet med "VVM-undersøgelsen" angives til "at skabe forbedrede vejforbindelser i Jylland, dels at aflaste rute 13 fra Vejle mod Viborg og E45 fra Haderslev og Nordpå." (Rapport 602, side 18.

Den udarbejdede VVM angår en strækningen på 70-83 km. lang. Den valgte strækning er ikke i overensstemmelse med formålet, da der kun er tale om en kort lokale strækning. Det fremgår deri mod klart af miljøkonsekvensrapporten, at der reelt er tale om et projekt, der udgør af en mere østlig motorvej, end den der i dag kendes som E45 Sønderjyske Motorvej, på en strækning på 180 km. Det fremgår også, at formålet er at aflaste rute 13 (hovedvej Vejle, Tørring, Nørre Snede, Paarup, vest om Viborg, Møldrup, Aalestrup til E45 ved Rold Skov) og E45 Østjyske Motorvej/Nordjyske Motorvej, og ikke kun rute 13 fra Vejle mod Viborg og E45 fra Haderslev og Nordpå. (Miljøkonsekvens rapport, del 2, side 6).

Baggrunde herfor oplyses, alene som "Det er besluttet, at planlægningsarbejdet opdeles i to hovedstrækninger."

Hvem den beslutning er truffet af, og hvornår offentligheden er informeret herom – med mulighed for at påklage beslutningen – svæver i det uvisse. Der har tilsyneladende været tale om en administrativ beslutning – udenfor offentlighedens indsigt og uden adgang til klage. Den manglende offentlighed, og den manglende klageadgang over beslutningen, der knytter sig til en miljøvurdering, er ikke forenelig med VVM-direktivet.

Beslutningen er ikke forenelig med VVM-direktivet, der ikke tillader brug af den såkaldte "salamimetode", og dette burde have kunnet været påklaget.

"VVM-undersøgelsen" angår alene en del strækning af den 180 km. lange strækning, der hvor de undersøgte vejstrækninger udgør et og samme alternativ, bare med små varianter på linjeføringen. Alle andre alternativer end "forbedrede vejforbindelser" i form af motorvejsforbindelser er ignoreret.



Dette er i strid med VVM-direktivets præambel 31 (direktiv 2014), da det ikke er "rimelige alternativer." Det er ikke noget reelt alternativ, overhovedet.

2.4. Undersøgelsens 0-alternativ

Undersøgelsens 0-alternativ er den situation, der svarer til, at der ikke anlægges en Ny Midtjysk Motorvejs strækning på 70-83 km. Give-Billund-E20-Haderslev (Miljøkonsekvens rapport, del 2, side 14).

0-alternativet er utilstrækkeligt i lyset af VVM-direktivets præambel 31 (direktiv 2014), da det ikke opfylder kravene til en kort beskrivelse af den aktuelle miljøtilstands sandsynlige udvikling. Alle de positive scenarier af at der *ikke* etableres en motorvej igennem betydningsfulde landskaber og diverse Bilag IV-arter levesteder ignoreres.

Dertil kommer at 0-alternativet kun anvendes til at sammenligne i forhold til konsekvenserne vedr. en fremskrivning af trafikken og den forøgede støj på den eksisterende motorvejsstrækning. Det forudsættes således at man INTET andet foretager sig andet end at lade biltrafikken stige, heller IKKE noget for at støjdampe.

Dernæst skyldes det, at 0-alternativet burde angå den fulde 180 km. lange strækning.

3. Afslutning

På baggrund af den kritisable gennemførelse af en VVM-procedure, ønsker Borgerbevægelsen.dk noteret, at vi ikke går ind for nogen som helst af de foreslåede linjeføringer. Vi mener processen må gå helt om.

Foreningen henviser navnlig til:

- De borger, der under VVM-processen er udsat for statslige angreb uden retlige værktøjer, i strid med VVM-direktivet.
- Strækningernes bilag IV-arter, der mister deres levesteder, uden der er foretaget en vurdering i henhold til habitatdirektivets artikel 16.
- De nærliggende natura 2000-områder, hvor arterne på udpegningsgrundlagenes bevaringsstatus må forventes påvirket, i strid med fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets art. 6
- Den uberørte natur og de mange smukke landskaber, der forventes tabt for stedse, uden at den danske befolkning som helhed har modtaget nogen som helst information herom, og uden at dette tab indgår i VVM-beregningerne med nogen værdi.
- Den berørte offentlighed, der ignoreres i forhold til klageadgange i strid med Aarhus konventionens artikel 9.



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Hertil kommer ekspropriationsprocessen og erstatningerne, der også kan kritiseres i skarpe vendinger, da de erstatninger, som indgår i VVM'en langt fra udgør fuld erstatning, som krævet i grundlovens § 72.

Ovenstående indeholder en kraftig kritik, som Borgerbevægelsen.dk retter mod vejdirektoratet. Imidlertid er rette adressat Folketinget og EU-Kommissionen, der har ansvaret for henholdsvis VVM-reglernes iagttagelse og implementering.

Foreningen vil derfor gøre vejdirektoratet opmærksom på at klageadgange er en retssikkerhedsgaranti, der har to funktioner. Dels sikrer den borgerne mulighed for at få en offentlig myndigheds beslutninger prøvet i forhold til retlige spørgsmål – eksempelvis legalitet og magtfordrejning. Dels sikre borgernes adgang til netop den prøvelse, at de ansatte i offentlige myndigheder har en form for beskyttelse mod eksempelvis politisk pres eller ledelsesmæssige handlinger, der presser udfaldet af myndigheden beslutninger i en bestemt retning.

Hermed ønskes vejdirektoratets ansatte forsat god arbejdslyst. Lad os sammen få genetableret klageadgangen ved statslige anlægsbeslutninger.

Med venlig hilsen

Borgerbevægelsen.dk

v/ Louise Faber, formand