



*Aarhuskonventionen –
Hørings svar vedr. konventionens
implementering ved statens
anlægsbeslutninger. Jeres
journalnummer 2020-15402*



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Beskrivelsen af retsstillingen i forslag til Miljø- og Fødevarerministeriets 6. rapport om implementering af Århus Konventionen er al for overfladisk til, at der er reel mulighed for at bedømme den danske implementering på vejlovgivningens område, for så vidt angår den statslige beslutningsproces, der udmunder i en anlægslov.

Borgerbevægelsen.Dk vil derfor benytte anledningen til at henlede ministeriets opmærksomhed på, at **Aarhus Konventionen ikke er implementeret når beslutningen træffes ved en anlægslov, da den lovgivning der gengives i rapporten stort set konsekvent undtager den proces fra lovenes anvendelsesområde. Det bør fremgå af rapporten.**

Den nuværende retsstilling for borgerne i beslutningsprocessen, der udmunder i en anlægslov, bl.a. på vejlovens område, men også på en lang række af andre områder, indeholder ingen adgang for borgerne til påklage processen. Der er ingen retsmidler overhovedet, før anlægsloven er vedtaget – vel og mærke ved lov.

Processen opfylder med andre ord hverken betingelserne i Aarhuskonventionens artikel 6's krav om offentlig deltagelse eller artikel 9 om tilstrækkelige og effektive retsmidler.

I det følgende illustreres pointerne med beslutningsprocessen vedr. motorveje. Beskrivelsen vil være på overordnet niveau.

Beslutninger om, at udvide motorvejsnettet, foregår rent politisk. Typisk begynder den efter pres fra lokale politikere rundt omkring i landet, der ønsker sig en motorvej til løsning af en infrastruktur-udfordring. Presset øges med etablering af forskellige alliancer (eks Aalborg Alliancen), Komiteer (eks. Komiteen en 3. Limfjordsforbindelse.NU, Hærvejskomiteen, Kattegatkomiteen) m.v., bestående af politiske fraktioner og udvalgte repræsentanter fra erhvervslivet. Lobbyarbejdet finansieres generelt af kommunale- og regionale midler. Når det politiske pres er stort nok, og der er opstået en form for politisk flertal herfor i Folketinget, anmoder Vejdirektoratet om en bevilling til at igangsætte en forundersøgelse.



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Pengene bevilliges på Finansloven.

Herefter igangsætte en forundersøgelse, der udvælges linjeføringer og der fravælges linjeføringer. **Borgerne indgår ikke i den proces, og har ingen adgang til retsmidler.**

Det politiske pres øges, og der indgås politiske forlig om, hvilke motorvejsstrækninger, der skal prioriteres, af forskellige politiske parter. Eksempelvis trafikaftale 2007, Trafikaftale 2009, Trafikforlig 2014, og Trafikforlig 2019. **Borgerne har ingen adgang til retsmidler i forbindelse med politiske forlig, hvilket er i strid med Århuskonventionens artikel 9.**

Beslutningen om placeringen af en linjeføring træffes reelt ved politiske forlig vedr. mange linjeføringer på engang. Forligene har ingen sammenhæng med en evt. forudgående VVM-proces for forskellige motorvejsstrækning, og tager ikke hensyn til den berørte offentlighed. Der er heller ikke en VVM-proces eller en vurdering af de kumulative virkninger af den samlede plan, som forliget udgør, hvor der indgår en lang række af strækninger med indbyrdes påvirkning. **Borgerne har ingen adgang til retsmidler til at påtale dette.** Det er efter gældende dansk ret ikke muligt at påklage politiske forlig til en uvildig instans. Det er ikke en afgørelse. Det er ikke en forvaltningsakt. Det er blot en hensigtserklæring.

Sideløbende kan der påbegyndes en "VVM-lignende proces."

Siden strukturreformen og amternes nedlæggelse, altså i de sidste 13 år, har der dog ikke været hjemmel til denne proces i vejloven. Først hvis den vejlov, der aktuelt er i høring, vedtages, kommer der en hjemmel herfor, for fremtidige projekter. I det følgende ses bort fra de, problematikker der knytter sig hertil. I stedet fokuseres på den VVM-proces der forventes indført ved det aktuelle vejlovsforslag.

Det forudsættes her, at den helt færdige VVM skal sendes i høring. **Borgerne inddrages i processen al for sent, i strid med Aarhus Konventionens artikel 6, stk. 4.**



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

VVM'en indeholder typisk mere end 1000-siders vurderinger af virkningerne på miljøet. Den indeholder også habitatvurderinger vedr. bilag IV-arter og Natur 2000 områder. VVV-processens borgerhøring varer typisk kun 8 uger. **Det er helt utilstrækkelig kort høringsfrist set i lyset af Aarhus Konventionens artikel 6, stk. 3.**

Det skal tages i betragtning, at det er en meget voldsom proces for berørte borgere, der står til at miste ejendomme og rekreative arealer, eller som frygter at blive nabo til en voldsom støjforurening, partikelforurening og udsat for andre trafikale belastninger. Høringsfristen er al for kort og materialet alt for omfattende.

Formålet med høringen er dertil al for uklart. Det er uklart, hvad der forventes af borgerne, i høringsfasen. Skal man finde fejl i VVM-rapporten? Skal man give sin holdning tilkende som i en lokalplanproces? Hvad skal høringen egentlig bruges til? Der er jo allerede indgået et politisk forlig, om hvilken linjeføring der skal vælges, ofte allerede inden VVM'en sendes i høring.

Det er på alle måder uklart for borgerne, hvad de har af retsmidler, hvis de mener, der er fejl i VVM eller i habitatvurderingerne. **Faktum er, at borgerne INGEN retsmidler har. Borgerne har INGEN adgang til at klage til en uvildig instans, der kan efterprøve Vejdirektoratets VVM eller Habitats vurderinger.**

Der var en klageadgangen før kommunalreformen i 2007. Tidligere kunne borgerne klage over VVM'en og opnå en prøvelse ved et klagenævn af om, VVM'en overholdt gældende regler. Den klageadgang blev fjernet i 2007. **Borgernes retsmidler, der dengang overholdt Aarhus Konventionens krav, udgik af lovgivningen.**

Fraværet af retsmidler til prøvelse af Vejdirektoratets VVM-proces og habitatvurderinger m.v. muliggør, at borgernes høringssvarene ikke behandles seriøst. De kan reelt ignoreres, når kritikken ikke kan prøves af en uvildig instans. Og det bliver de desværre. Dette fremgår både af "processen" og af indholdet i VVM-rapporterne, fremstillingen af borgermødet, gengivelsen af høringssvarene, og i Vejdirektoratets indstilling. **Borgernes høringssvar tillægges ingen betydning i forhold til den endelige beslutning. Hvilket også er i strid med Aarhus Konventionens artikel 6, stk. 8.**



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Vejdirektoratet har dertil mulighed for at producere VVM-rapporter med det formål at fremhæve den på forhånd politisk udvalgte beslutning. VVM-rapporten anvendes derfor til at understøtte den i forvejen politisk valgte linjeføring i de indgåede forlig. Beregninger der udføres i forhold til samfundsmæssig forrentning opstilles med formler, der understøtter det ønskede resultat. Habitatbeskyttelsen varetages stedmoderligt, en bilag IV-art eller et udpeget Natura 2000 område, er således ingen hindring for placering af linjeføring. Det er blot et spørgsmål om at producere en tilstrækkelig argumentation om afværgeforanstaltninger. Når der ingen klageadgang, kan intet efterprøves, og alt er muligt. Det er også muligt at påvirke selv den mest pålidelige medarbejder i Vejdirektoratet, da netop den retssikkerhedsgaranti, som klageadgangen er for borgerne, også er den garanti, der sikrer at myndigheders ansatte opnår beskyttelse mod et politisk pres fra ledelse eller myndigheder. Der er ingen retsmidler. **Der er ganske enkelt ingen retssikkerhed i den statslige planproces vedr. motorveje.**

Første gang en borger opnå adgang til retsmidler, er EFTER anlægslovens vedtagelse. Her tildeles borgeren 6 måneders frist til sagsanlæg. Processen ovenfor strækker sig imidlertid over årtier. De fleste borgere, der ville kunne opfylde kravet om retlig interesse i et sagsanlæg, når anlægsloven først er vedtaget, er fuldstændig apatiske. De føler sig **krænket af myndighederne** igennem en årtier lang proces **uden adgang til retsmidler**. De orker ikke mere.

Spørgsmålet er dertil, om det overhovedet er muligt at påtale Vejdirektoratets VVM, når først anlægsloven er vedtaget. Eller om de retssager, der kan anlægges, må begrænse sig til, ekspropriationserstatnings størrelse. Har den enkelte borger på linjeføringen retlig interesse heri?

Er der andre der er klageberettigede? Der er ikke klageadgang for lokale foreninger på vejlovgivningens område. Der er kun klageadgang for landsdækkende foreninger. Men hvilke landsdækkende foreninger vil have råd eller ressourcer til at føre disse retssager – mod Folketinget over en årtier lang anlægsproces? I al fald kan det konkluderes, at der ikke er ført nogen retssager overhovedet efter vedtagelse af en anlægslov om en motorvej efter kommunalreformen i Danmark.



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces

Det skyldes at Borgerne reelt ingen retsmidler har.

Det er ikke demokratisk. Det er i strid med VVM-direktivet og det er strid med Aarhus-konventionen.

Med denne beskrivelse af beslutningsprocessen – set fra et borgerperspektiv – vil Borgerbevægelsen.DK gøre opmærksom på, at de nuværende regler IKKE efterlever Aarhus Konventionens krav om offentlig deltagelse eller om tilstrækkelige og effektive retsmidler, når beslutningen om et anlæg skal træffes ved lov.

Dette bør fremgå af Miljø- og Fødevareministeriets 6. rapport om implementering af Aarhus Konventionen.

Med venlig hilsen

Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces

Louise Faber, formand

Algade 15

9000 Aalborg

BB-Danmark@outlook.dk



BORGERBEVÆGELSEN.DK

For en demokratisk motorvejsproces