



Den udemokratiske motorvejsproces og forslag til forbedringer

Den udemokratiske motorvejsproces og forslag til forbedringer

Vi er en stor gruppe af borgere, NIMBYs (not in my backyard), som hver dag frygter, at der bliver bygget motorvej i nærheden af vores bolig. Der er over 20 motorvejsprojekter i spil. Vi er ca. 400.000 mennesker, der kan blive berørt.

Vi er også en stor gruppe af borgere, som allerede har en motorvej, som støjer helt umenneskeligt. Vi har undersøgt vores rettigheder og er helt rystede over, at vi ikke har nogen. Vi kan henvise til WHO's anbefaling om en støjgrænse på 53 dB, som den maksimale støj, før støjen må anses sundhedsskadelig. I Danmark har vi en vejledende støjgrænse på 58 dB. Danmark har indrapporteret til EEA, at 1,1 millioner mennesker lever med støj på over 58 dB. Andre opgørelser giver et tal på 1,4 millioner. Aalborg er anført som den mest støjplagede by i Europa.

Vi NIMBYs bekymrer os også om støjen, om fortidsminder, om naturlandskaber, om kulturarven, om biodiversitet, om vores klima og miljø. Det er ikke kun fordi en motorvej kommer i vores baghaven, den kan komme i vores alle sammens baghave. Vores oplevelse er, at Vejdirektoratet slet ikke respekterer den type af forhold – heller ikke engang de stærkt beskyttede hensyn, der knytter sig til natura 2000-områder og beskyttede arter (bilag IV-arter og fugle).

Vejdirektoratets vildledning mht. EU-lovgivning:

EU-kommissionen skal, når en motorvej kan påvirke et Natura 2000 område væsentligt, hvor der samtidigt er Bilag IV-arter, vurdere, om der undtagelsesvist kan gives tilladelse til en motorvej. Udgangspunktet er et klart, nej.

Kravet er, at der skal foreligge bydende nødvendige hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

"Bare" Natura 2000 g Bilag IV-arter...

Er det blot et Natura 2000 område – uden Bilag IV-arter, der påvirkes væsentligt - kan myndighederne dog undtagelsesvist give tilladelse. Kravet er da, " *når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art*". For at anvende den undtagelse kræves dog også, at der ikke findes noget alternativ.

Er der "bare" bilag IV-arter på en strækning er udgangspunktet også, at motorvejen ikke kan anlægges. Bilag IV-arternes levesteder må ikke ødelægges. Her kan dog undtagelsesvist gives tilladelse alligevel. Kravet er, at etableringen ikke hindrer den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. For at anvende den undtagelse kræves dog også, at *der ikke findes nogen anden brugbar løsning*.

Reglerne kommer fra habitatdirektivets artikel 6 og 16, der er implementeret flere steder i dansk ret, bla. i habitatbekendtgørelsen, men kun *delvist* i Vejlovens kapitel 2a – og trods det, forholder vejdirektoratet sig ikke – efter vores opfattelse – behørigt til beskyttelsen i Natura 2000 områder og overfor Bilag IV-arter.

I forbindelse med Vejdirektoratets høring mht. Hærvejsmotorvejen er der gjort indsigelser, hvor man har gjort opmærksom på, at EU skal høres, før man bygger motorvejen. Hærvejsmotorvejen vil adskille og gå tæt på flere Natura 2000-områder, og som Vejdirektoratet selv gør opmærksom på, vil birkemusens udbredelse blive påvirket. Birkemusen er en truet dyreart.

Bydende nødvendigt ?

Vejdirektoratet tolker reglerne sådan, at en motorvej er "bydende nødvendig", når der er et politisk flertal for den. Men "bydende nødvendighed" – efter EU-retten – har ikke noget med den politisk stemning at gøre, men derimod med *menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet*. Kravet er anset opfyldt, ved etablering af en vandledning til en bjerglandsby i Spanien, der ellers ikke kunne få rent vand.

Parallelmotorvej

Hærvejsmotorvejen er en parallelmotorvej til E45, som alligevel skal udvides. Der er fine vejforbindelser i området i forvejen. Tilsvarende kritik er fremsat i forhold til 3 Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, der ligger 800 meter fra et natura 2000-område, et område, der er tilsvarende beskyttet efter fuglebeskyttelsesdirektivet, og hvor der også er Bilag IV-arter (bl.a. strandtudser). Der er mange alternative muligheder – den mest oplagte er en udvidelse af tunnel på E45 med et ekstra-rør 10 km væk fra Egholmforbindelsen.

Salami og habitater

Dertil kommer, at Vejdirektoratet kun vurderer delstrækninger af en motorvej, og ikke hele strækninger ad gangen. Det kaldes salamimetoden og er netop forbudt efter habitatdirektivet og VVM-direktivet, fordi det dermed kan skjules, at der er en væsentlig påvirkning. Hærvejsmotorvejen er kun VVM-undersøgt fra Haderslev til Give. Hærvejsmotorvejen Give-Hobro kan blive op til 180 km lang. Forundersøgelsen på strækningen Give-Hobro fastslår, at Hærvejsmotorvejen vil krydse Natura 2000 tre gange.

I forbindelse med Femern Bæltforbindelsen er Danmark tvunget til at erstatte et fiskerev i Femern Bælt med et dobbelt så stort fiskerev ved Lolland. Hvordan vil man erstatte Kolding Ådal og Randbøl Hede?

Væsentlig skade

I Vejdirektoratets VVM-rapporter undertones de miljømæssige konsekvenser, og Miljøministeriet bliver aldrig inddraget. Vurderingerne falder altid ud til, at der ikke sker nogen væsentlig skade. I VVM-proceduren, beder Vejdirektoratet derfor aldrig om en forhåndsgodkendelse. I høringsnotatet står der:

Projektet skal vedtages ved anlægslov. Med mindre lovgiver måtte ønske det, så er der ingen særlige procedurekrav knyttet til fravigelsen efter habitatdirektivets artikel 16, udover at fravigelsen skal fremgå af de nationale indberetninger til Kommissionen. Rapport (vejdirektoratet.dk) Side 13.

Demokratiet bliver kørt over

Der er et hul i lovgivningen, fordi fejl i VVM-undersøgelsen ikke kommer for dagens lys. Det er der flere demokratiske udfordringer ved:

Borgerne kan ikke anfægte fejl i processen. **Folketinget** får ikke fejlene at se, fordi folketingets medlemmer ikke får indblik i kritikken. Anlægslove vedtages derfor i (fejlagtig) tillid til Vejdirektoratets VVM-proces.

VVM-processen kan ikke anfægtes af borgerne, før anlægsloven er vedtaget. Vejdirektoratet skal lave høringer, men de er ikke forpligtet til at undersøge, om der grundlag for klagerne eller tage nogen konsekvens af klagerne. De udarbejder alene en beretning, hvor kritikken gengives, men dog væsentligt nedtonet og ubetydelig.

Normalt er det ikke den samme myndighed, der udarbejder en VVM, som også skal behandle høringssvarene. Det er den beslutningstagende myndighed, der skal behandle høringssvarene. Et grundprincip i VVM-direktivet er nemlig kravet om funktionsadskillelse. Det dur derfor ikke, at det er Vejdirektoratet selv, der behandler indsigelserne. Det burde være Folketinget. Folketingets behandling af indsigelser kommer først, når anlægsloven fremsættes som lovforslag og sendes i høring. Det er alt, alt for sent.

Transportlobbyisme er et demokratisk problem

Disse motorvejsprocesser er undervejs i årelange periode. Erhvervsfolk danner sammen med diverse borgmestre en lobbygruppe. Både virksomheder og borgmestre gennem deres kommuner betaler kontingent til Hærvejskomitéen.

Erhvervslivet har selvfølgelig ret til at give udtryk for deres mening, men skatteborgerne skal ikke betale for at lægge pres på folketingspolitikere. <http://haervejskomiteen.dk/haervejskomiteen/medlemmer/>

Ligesådan har vi et eksempel fra Aalborg med Aalborg Alliancen (100 % finansieret af kommunen) og Kommiteen en 3. Limfjordsforbindelse (finansieret af Region Nordjylland). Det er lobbyisterne, der igen og igen får lagt politisk pres på, så de samme veje hele tiden hives op ad skuffen, og VVM-processen genoptages. Borgerne kan intet gøre – og kan ikke få kritikken af lovmæssigheden prøvet. Egholmlinjen eksempelvis både i 2003, 2006 (begge gange underkendt, da der var klageadgange, indtil amternes nedlæggelse), igen i 2011 efter krav for Region Nordjylland og komiteen den 3. Limfjordsforbindelse.nu, og nu i 2021 efter krav og medfinansiering af Aalborg Alliancen og Aalborg Kommune.



**Forslag til juridiske
forbedring er af processen**

Forslag til juridiske forbedring er af processen

1. **Borgernes hørings svar** til en VVM-rapport skal tillægges betydning, når der afholdes høringer.
2. **Rentabilitetsberegninger** skal ikke – og må ikke – indgå som en integreret del af VVM-en. Det er noget ganske andet – det er bare politiske tal.
3. VVM-vurderingerne skal indeholde **flere alternativer** end nu, hvor der kun er alternativet 'en ny motorvej et nyt sted' og 'nulløsning'. Andre lande, har også en vurdering af andre rimelige alternativer, eks. landeveje og kollektive løsninger.
4. Der skal etableres en **bedre funktionsopdeling**, så Vejdirektoratet ikke både er laver VVM'er og selv vurderer hørings svar og deres betydning. Der mangler en instans, der træffer en del-afgørelse.
5. **VVM-processen skal forbedres**, der skal indføres adgang til en retslig prøvelse af miljøoplysninger (og evt. foreneligheden med hørings svarene), INDEN forslag til anlægslove kan fremsættes, eksempelvis af del-afgørelsen (se ovenfor). Herved kan risikoen for vedtagelse af anlægslove, der ikke overholder habitatbeskyttelsen, nedbringes.

Den nuværende adgang til retslig prøvelse af anlægsloven skal ikke ændres.
6. Prøvelsen af del-afgørelsen skal som udgangspunkt have **opsættende virkning**.
7. Beslutningsprocessen skal have nogle tidsmæssige rammer, så der kommer en afklaring
8. Det skal **ikke være muligt at genoplive** underkendte projekter med nye administrative VVM-opdateringer.
9. Offentligt **finansieret lobbyisme** skal ulovliggøres.

Bemærkninger til argumenter for motorveje

Rentabilitetsberegningerne er misvisende

Det påstås "Vi sidder i kø for 30 milliarder kroner om året." De beregninger, som ligger til grund for denne antagelse, skal bruges til at vurdere et vejprojekt i forhold til et andet.

Det er ikke rigtige penge. Man har regnet tid om i penge. Man skal huske på, at meget kørsel på motorveje er fritidskørsel. F.eks. vil Hærvejsmotorvejen blive brugt, når folk skal ned over den tyske grænse for at købe ind. Meget af tidsbesparelsen er kun få minutter, men hvis f.eks. 50.000 mennesker kan spare 5 minutter, så bliver det til en stor sum, men det betyder ikke noget for samfundsøkonomien eller for den enkeltes økonomi.

Hvis en borger skifter bilen ud med en cykel, så skulle logikken være, at borgeren taber penge for hvert minut, han når senere frem, end hvis han havde kørt i bil på arbejde. Desuden er det påfaldende, at man kun regner på bilisters tidsspilde. Hvad med tog- og buspassagerers tidsforbrug?

Der er behov for vækst ...

Det påstås: "Der er behov for vækst". Motorveje giver ikke vækst i udkantsområder. Motorveje giver ikke vækst, hvis der allerede er gode vejforbindelser. Vi skal ikke have vækst i fredede områder. Vi har også brug for rekreative områder.

Der er brug for flere motorveje ...

Det påstås: "Der er brug for flere motorveje. Vi sander til". Allerede nu har Billund og Viborg ikke langt til eksisterende motorveje. Hvis man spørger en tysker eller en franskmand, vil de sige, at Billund og Viborg faktisk har motorveje. Aalborg Kommune har også allerede mere end én motorvej. Tænk på, hvor mange mennesker, der bor i Hamborg, og hvor mange broer, der krydser Rhinen i forhold til, hvor mange spor, man vil etablere hen over Limfjorden.

Vi laver bare noget nyt natur ...

Det påstås: "Vi laver erstatningsnatur". Beskyttede naturområder skal i princippet erstattes 2:1. Men i praksis sker det ikke. Noget natur er uerstattelig. Man kan ikke genskabe en å-dal eller et stort hedeområde. Tit er det også "snydt" Man erstatter med noget, der i forvejen er der, eller man erstatter med marginalområder lige ved siden af motorvejsbyggerier. Andre gange laves erstatningsnaturen langt fra den oprindelige natur.

Konklusion: Selvom man ikke skulle tro det, så vil der altid være mindre natur efter et motorvejsbyggeri. Biodiversiteten lider skade ved motorvejsbyggerier. Støjen forøges og spredes ud til skade for flere og flere.

Vi bygger grønne motorveje ...

Det påstås, at "fremtidens motorveje er grønne." Der er ikke nogen definition på, hvad "grøn" er. Det kunne være interessant, hvis miljøministeriet kunne regne på, hvad el-biler versus fossilbiler kommer til at betyde for CO₂-udledningen i fremtiden.

Der er alternativer...

Udvid eksisterende veje

Udvid evt. eksisterende veje. Støj er afhængig af hastigheden. Begræns ødelæggelserne til, hvor de allerede er lavet. Lav ordentlig støjsikring langs de veje, vi allerede har.

Nudging

Nudging: Nudging til at få folk til at bruge kollektiv transport, inkl. samkørsel. Evt. kombinationen af kollektiv transport og cyklisme.

Er der behov?

En ny vurdering af behovet for flere veje: Efter coronakrisen vil mange firmaer benytte sig af hjemmearbejde. Det vil lette presset på motorvejene. Trafikken kan bedre spredes ud over døgnet.

Samlet strategi

En samlet strategi for hele Danmark: En sådan strategi skal ikke laves mellem politikere til brug for et forlig med en sammensætning af delstrækninger. Det skal laves som en samlet undersøgelse med ret til borgerindflydelse.

Afskaf transportfradrag

Afskaf transportfradraget: Delvist eller helt. Man kunne gøre det betinget eller tidsbegrænset.

Endelig bemærkning: Alle nuværende VVM-undersøgelser skal laves om. De VVM-undersøgelser, der er, må ikke bruges til et trafikforlig, fordi de er alt alt for vildledende.



Vi stiller gerne op til yderligere
uddybning og dialog.

Udarbejdet af bekymrede borgere:

HærvejsmotorvejNEJTAK og Borgerbevægelse
for en Demokratisk Motorvejsproces.

Andra Pachai og Tina Petersen

Borgerbevægelsen mod en motorvej i
Egholmlinjen og Borgerbevægelsen
Demokratisk Motorvejsproces.

Louise Faber