



BORGERBEVÆGELSEN.DK

Før en demokratisk motorvejsproces

Borgerbevægelsen Danmarks ønsker til en demokratisk motorvejsproces.

Indledning.

Rammerne for alle motorvejsprocesser må være, at et vejprojekt kan afsluttes på 3 måder:

- Der anlægges en ny motorvej,
- det eksisterende vejnet forbedres til en tilstrækkelig god vej (0+ løsning) eller
- det nuværende vejnet beholdes (0 løsning).

I dag hører borgerne typisk først om et projekt, når det i praksis er besluttet, at der skal anlægges en ny motorvej. Beslutningerne bliver ofte taget udelukkende i lukkede rum uden adgang for offentligheden. Beslutningerne bliver derfor ofte taget uden den fornødne viden om konsekvenserne af den valgte løsning.

Det betyder alt andet lige, at der bliver taget dårlige beslutninger - dårlige for klimaet, naturen, økonomien og klimaet. Vil man have de bedste beslutninger, er det bydende nødvendigt at inddrage borgere og have det rigtige oplysningsgrundlag at tage beslutninger på.

Her er vores ønsker til en demokratisk motorvejsproces, hvor borgere bliver inddraget.

Ønsker:

1. Reelle oplysnings- og debatmøder

Oplysnings- og debatmøder bør fra starten være offentlige og arrangeret af uafhængige instanser.

Typisk er det i dag en politisk forening eller en kommune i samarbejde med en lobbyorganisation, der afholder møder, og de er oftest lukkede for offentligheden. For at borgergrupper og borgere kan få indsigt i de negative sider af en motorvej, er det vigtigt, at en uafhængig instans arrangerer møder, hvor både fordele og ulemper kan få ligeværdig opmærksomhed.

2. Transportudvalgets studieture bør også inddrage lokale borgergrupper

Transportudvalget bør blive orienteret om et vejprojekt på en afbalanceret måde under deres studieture til potentielle steder for motorveje.

Transportudvalget har planlagt studieture, som blot lokale politikere og erhvervsliv blev inviteret til. Det er vigtigt, at lokale borgergrupper også får mulighed for at komme til orde under sådanne studiebesøg, så Transportudvalget ikke får et ensidigt – oftest positivt - syn på en motorvej.

3. Aktindsigt i lukkede møder

Der bør være langt større mulighed for at få aktindsigt i lukkede møder.

I dag kommer mange oplysninger, som er kritiske over for et motorvejsprojekt ikke frem i lyset. Det betyder, at offentligheden ikke sikres tilstrækkelig oplysning og meddeltagelse i den demokratiske motorvejsproces.

4. Regeringsudspil skal være ærlige og ikke taktiske

Ærlighed af hensyn til demokratiet bør være vigtigere end taktiske manøvrer.

Det er dårligt for demokratiet, når potentielle nye og ukendte infrastrukturanlæg forhandles bag lukkede døre, så man som borger ikke kender til debatterede anlæg og kan nå at bidrage med

synspunkter, før det er for sent. F.eks. indeholdt regeringens infrastrukturudspil ”Danmark fremad” fra april 2021 intet om en ny jernbane mellem Silkeborg og Århus, men få måneder efter var en del af infrastrukturforliget i juni 2021.

Generelt bør regeringen inddrage borgerne, når de strategiske beslutninger skal træffes. Det er fornuftigt og i øvrigt en del af SMV-direktivet, som Danmark skal overholde.

5. Vejdirektoratet bør kun undersøge realistiske linjeføringer for en motorvej.

Folketingspolitikere bør ikke initiere eller lade et anlægsprojekt blive undersøgt yderligere, hvis det kommer for en dag, at projektet bliver meget dyrt (økonomisk, klimamæssigt eller naturmæssigt) at gennemføre.

Vejdirektoratet og lokale borgere vil spare mange unødvendige kræfter, hvis en linjeføring droppes så snart, det er blevet kendt blandt politikere, at linjeføringen er urealistisk. I dag arbejder Vejdirektoratet med analyser, som aldrig vil blive brugt til noget, men som giver politikerne legitimitet til lade Vejdirektoratet fortsætte med at analysere en urealistisk linjeføring: Vejloven og almindelig sund fornuft siger, at hvis der er et mindre indgribende alternativ til et stort vejanlæg, så bør alternativet undersøges.

F.eks. bliver der ved Viborg i dag undersøgt en østlig linjeføring til en motorvej. Det blev besluttet som en del af infrastrukturforliget, så vejloven og sund fornuft blev overholdt. Siden er det blevet besluttet også at undersøge en langt mindre indgribende 0+ løsning. Folketingspolitikere har længe sagt, at den østlige motorvej ikke bliver til noget – nogle siger, det vil koste for meget natur andre siger, den bliver for dyr. I den situation bør Vejdirektoratet stoppes i at undersøge den østlige linjeføring yderligere.

6. Kvalitetsrapporter fra Vejdirektoratet

En rapport fra Vejdirektoratet bør være dækkende, konsistent i sine dele og hovedrapporten bør behandle alle interessenter på lige fod. Rapporter udarbejdet over en lang årrække bør undgås – i stedet bør beslutninger tages ud fra opdaterede nye rapporter.

Det siger sig selv, at både positive og negative punkter vedrørende et motorvejsprojekt skal frem i lyset i en rapport – ellers er den misvisende. Det er også vigtigt, at der er overensstemmelse mellem resume, de enkelte dele i hovedrapporten og delrapporterne. Ellers ved man som læser ikke, hvad man skal stole på.

Endvidere bør alle interessenter i et motorvejsprojekt behandles på lige fod. Dvs. i rapporten skal der fokuseres på borgernes interesser i lige så høj grad som erhvervslivets. F.eks. bør ikke bare sparet kørselstid (erhvervslivets interesse), men også konsekvenser for privatøkonomien (den enkelte husholdnings interesse) fremgå af rapporten.

Endelig bør man som læser ikke skulle sætte sig ind i alle rapporter lavet over en årrække for at være orienteret om projektet. Det kan man ”drukne” i. Det må være nok at kende til den nyeste rapport og tilhørende underrapporter. Indenfor juraverdenen læser man kun en opdateret lov indenfor et felt – ikke alle de ældre versioner af loven. Det samme må kunne lade sig gøre indenfor vejverdenen.

7. Fornyede beregninger på tværs af motorvejsprojekter ved ændrede beregningsmetoder

Samfundsøkonomien for infrastrukturprojekter bør genberegnes for alle projekter, når beregningsmetoden ændres.

Der er enighed blandt embedsmænd i Transportministeriet og Vejdirektoratet om, at samfundsøkonomiske beregninger er et vigtigt redskab til at kunne sammenligne forskellige vejprojekter. Uden tvivl er de enkelte vejprojekters samfundsøkonomi blevet vægtet, da politikere indgik infrastrukturforliget i 2021. Siden er beregningsmetoden blevet ændret i det mindste én gang, nemlig da man valgte i foråret 2024 at følge Finansministeriets nye retningslinier fra juni 2023. Den nye beregningsform får selvfølgelig betydning for alle vejprojekters økonomi, men folketingspolitikere (og interesseorganisationer) får ikke en opdateret beregning på alle projekterne – kun på det projekt, som er til behandling i Transportudvalget på et givet tidspunkt.

Da projekterne er blevet dyrere at anlægge siden 2021, er det nødvendigt, at folketingspolitikerne udskyder eller helt fjerner nogle af projekterne fra infrastrukturforliget for at holde sig inden for de økonomiske rammer for forliget. Folketingspolitikerne træffer derfor i dag beslutninger på et andet og mere usikkert grundlag end, da infrastrukturforliget blev indgået.

8. Borgergrupper bør være vigtige medspillere

Det bør det være nemt for borgergrupper og borgere at følge med i og deltage i processen bag en motorvej. Det kræver tilstrækkelige og ajourførte oplysninger fra Vejdirektoratet på nettet, tilskyndelse til at komme med høringssvar og rimelige tidsfrister til at skrive svarene.

Borgergrupper bør anses som en vigtig hjælp og ikke en hæmsko. De kan være med til at sikre kvalitetsrapporter fra Vejdirektoratet.

En vigtig informationsvej for borgerne er opslag på nettet. Vejdirektoratet bør derfor opdatere sine oplysninger løbende.

Når Vejdirektoratet vil indhente oplysninger - herunder høringssvar - hos borgere, bør direktoratet henvende sig til alle kendte borgergrupper med interesse for processen, som direktoratet kender til. Det siger sig selv, at motorvejskritiske grupper hører med i denne gruppe.

Vejdirektoratet bør give høringsfrister, der er rimelige ift. at nå at kunne give gode høringssvar.

Endvidere bør Vejdirektoratet lade en uvildig instans vurdere de indkomne høringssvar for at sikre, at kritiske bemærkninger får den rette opmærksomhed.

9. Politikere skal stå til regnskab for deres udtalelser.

Politikere skal stå inde for hvad, de siger. Usandheder skal koste dem.

”Beslutningen er taget” er blevet et ironisk mundheld blandt os modstandere. Med det mener vi, at mange politikere har ytret, at der ikke var mere at tale om, da beslutningen om en motorvej er taget. Vi har hørt det fra tidlige i processen f.eks. før MKV rapporten. Det siger sig selv, at det ikke passer - i hvert fald ikke juridisk set. Nogle borgere vil imidlertid tro på politikerne og ikke komme med berettigede indvendinger på det mest optimale tidspunkt i beslutningsprocessen.

For at undgå unødigt mange problemer senere i motorvejsprocessen, er det vigtigt, at også politikerne anser borgerne som en vigtig medspiller og ikke kommer med uhensigtsmæssige usandheder undervejs.

10. Politikere skal tage uafhængige beslutninger

Politikere må ikke være inhabile, når de tager store anlægsbeslutninger.

Politikere og politiske partier, der modtager stor støtte til deres politiske arbejde har mindre troværdighed end andre. Der er ingen tvivl om, at asfalt- og entreprenørbranchen gør, hvad de kan fremme deres sag.

Derfor er det nødvendigt, at det offentlige kender til store som vel som små gaver fra lobbyorganisationer og lignende. På den måde kan det offentlige være ekstra opmærksom på de pågældende politikeres og partiers udtalelser.

11. Klagemulighed tidligt i processen

Det bør være muligt at anke en beslutning, tidligt i en motorvejsproces, så beslutningen evt. ændres, før der er brugt mange års ressourcer på analyser undervejs.

I dag er det først muligt at anke efter vedtagelsen af en anlægslov. Det siger sig selv, at det er meget sent tidspunkt at gribe ind i en beslutning om en motorvej, en 0+ løsning eller ingen nye anlæg.

Vedttaget den 2. september 2024.