

Vejdirektoratets dobbeltroller

Vejdirektoratet er en statslig myndighed og som sådan en uvildig instans. Eller er den? Vejdirektoratet kan nemlig også købes til at være rådgiver for den virksomhed, der ønsker en ekspropriation. Og hvis den ene part, fx Regionstog A/S, kan købe Vejdirektoratet til at være deres rådgiver, hvordan stiller det så den anden part i sagen, fx Løve Lokalråd på vegne af de berørte borgere? Hvor skal den anden part gå hen, hvis de ønsker uvildig rådgivning og vejledning, når den øverste offentlige myndighed allerede er købt af modparten?

Ikke nok med at den ene part i sagen kan købe Vejdirektoratets rådgivning. Det er også Vejdirektoratet, der fremstiller det materiale, som ligger til grund for Ekspropriationskommissionens afgørelse. En afgørelse, som er inappellabel, dvs. ikke kan omstødes. Ved sagsfremstillingen fremstår Vejdirektoratet imidlertid alene som den statslige og dermed uvildige myndighed, og det fremgår ingen steder, at Vejdirektoratet i samme sag er købt af den ene part. Hvordan stiller det Løve Lokalråds retssikkerhed, når modparten samtidig er indstillingsmyndighed?

Når den ene part i sagen, Regionstog A/S, samtidig er den, der via det lejede konsulentfirma Vejdirektoratet laver det officielle materiale, som ekspropriationskommissionen lægger til grund for deres afgørelse, hvor uvildig er ekspropriationskommissionen så i virkeligheden? Hvis man fx har spørgsmål vedrørende det materiale, som Regionstog A/S og Vejdirektoratet har lavet, så henviser ekspropriationskommissionen oven i købet direkte til Vejdirektoratet, som den instans, der kan besvare spørgsmålene. Det svarer til, at dommeren i en retssag beder anklageren om at afklare de spørgsmål, som forsvareren stiller til anklagerens fremstilling af sagen. Der er ikke tale om en objektiv sagsfremstilling!

Kan det virkelig passe, tænker man, at Vejdirektoratet både kan være betalt rådgiver af den ene part i en ekspropriation og samtidig være den, der skal fremstille selvsamme sag for ekspropriationskommissionen?

Desværre ja.

Løve Lokalråd har sammen med de direkte berørte borgere i forbindelse med et forslag om lukning af en jernbaneoverkørsel forsøgt at finde hoved og hale i sagen og ikke mindst Vejdirektoratets mange forskellige roller. Men det er ikke nemt, specielt ikke når Vejdirektoratet lægger røgslør ud over deres reelle roller. Det fremgår fx ikke af Vejdirektoratets pjece fra januar 2007 om Ekspropriation, at Vejdirektoratet kan købes af den ene part, eller at det er Vejdirektoratet som udarbejder det besigtigelsesmateriale, som ligger til grund for en afgørelse, selv når de er part i sagen.

Man skal derfor holde tungen lige i munden, have tålmodighed over for undvigende og mangelfulde svar og frem for alt erkende, at Vejdirektoratet taler med to tunger. Ikke mindst det sidste er en tung erkendelse, når man tror på Danmark som et retssamfund, hvor de offentlige myndigheder bør være garant for en neutral og objektiv fremstilling af også den svage parts synspunkter.

Men kan Vejdirektoratet ikke udfylde begge roller uden at komme i indbyrdes konflikt? Tydeligvis ikke, må vi konstatere, og det vil jeg i det følgende komme med eksempler på. Der er skriftlig dokumentation for alle eksemplerne, hvilket jeg finder det nødvendigt at fremhæve.

Baggrunden for indsigten i Vejdirektoratets dubiøse roller er en konkret sag om mulig lukning af en jernbaneoverkørsel i Løve, en mindre landsby i den sydlige del af Kalundborg kommune. En sag, som vi første gang hører om den 16. oktober 2010, og hvor der falder afgørelse den 13. december 2010. Kort fortalt vil den foreslåede lukning betyde en kraftigt forøget trafik forbi byens skole, børnehave og idrætsanlæg. En trafik, som den pågældende vej ikke er bygget til at kunne håndtere, og som specielt for bløde trafikanter kan blive fatalt.

Det væsentligste argument for en lukning er, at en modernisering af overkørslen vil koste 2,3 mio. kr. I forhold til en neutral sagsfremstilling vil det være relevant, at modparten, dvs. Løve Lokalråd kan få udleveret økonomiberegningen bag, men det kan vi ikke, så vi kan ikke efterprøve, om udgifterne virkelig er så store. Allerede her står vi retssikkerhedsmæssigt svagt, for så må vi bare håbe på, at beløbet er nogenlunde korrekt.

Men er det så Vejdirektoratet, som har lavet økonomiberegningen? Nej, det er det ikke. Vejdirektoratet har alene fået beløbet oplyst fra Regionstog A/S og har heller ikke set mellemregningerne. Men Vejdirektoratet ser ingen grund til at sætte spørgsmålstegn ved beløbet, da det firma, som har nævnt beløbet: "har udført ca. 300 moderniseringer og har dermed stor erfaring" Løve Lokalråd må ikke få oplyst firmaets navn, så heller ikke her kan vi efterprøve rigtigheden af de oplysninger, som Vejdirektoratet kritikløst videregiver fra Regionstog A/S til indstillingsmaterialet til ekspropriationskommissionen. En beboer kontaktede telefonisk et rådgivende ingeniørfirma med kendskab til jernbaneopgaver for at høre, om denne pris var realistisk. De mente, det var et stort beløb men udbad sig noget materiale, så ville de gerne gennemgå det. Dagen efter fik beboeren imidlertid at vide, at firmaet ikke ville udtale sig om sagen! Man kan gisne om hvorfor, men betryggende er det ikke!

I indstillingsmaterialet er det alene de 2,3 mio. kr. nu hævet til 2,5 mio. kr., som nævnes (inden for syv dage hævet med 0,2 mio. kr. igen uden at vi må få at vide hvorfor). Det kan få folk til at tro, at den fulde besparelse er på 2,5 mio. kr. ved en lukning, hvilket imidlertid ikke er tilfældet. Regionstog A/S oplyste på et informationsmøde, at en lukning af en overkørsel koster 5.-600.000 kr. Dertil kommer, at to landmænd med jord på begge sider af overkørslen skal kompenseres for lukningen samt ikke mindst omkostninger til trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger på den vej, som trafikken flyttes over til. Denne måde at fremstille en sag på, kan på ingen måde kaldes neutral, men er gjort for at få besparelsen ved en lukning til at syne større, end den reelt er. Det er alene Vejdirektoratets ansvar, at de laver en subjektiv sagsfremstilling og viser tydeligt, at de er part i sagen og ikke en neutral myndighed.

I indstillingsmaterialet nævnes hensynet til trafiksikkerheden. Et sobert formål, men idet der er tale om en såkaldt rekvireret ekspropriation, dvs. at initiativet kommer fra privat part og ikke fra Vejdirektoratet, så er trafiksikkerheden ikke det væsentligste argument, da trafiksikkerheden er Vejdirektoratets ansvar som myndighed og ikke et privat jernbaneselskabs ansvar i forbindelse med en ekspropriation. Det kan lyde teoretisk og som juridisk formalisme, men igen er der tale om en sammenblanding af kasketter. I det her tilfælde igen for at få forslaget til at syne bedre, end det er. Hvis trafiksikkerheden var det væsentligste argument skulle Vejdirektoratet have været initiativtager og ikke afventet, at der kommer et initiativ fra en privat virksomhed!

Det skal understreges, at Løve Lokalråd ingen intentioner har om at kompromittere Regionstog A/S, idet det er fuldt legitimt at ønske at spare penge, og de skal nu en gang agere inden for de rammer, som fastlægges via lovgivning.

Selve sagen kan synes som en lille sag set i et nationalt perspektiv, men sagen er ikke lille set ud fra et lokalt perspektiv. Det mindste, man derfor kan forlange, er åbenhed omkring processen frem mod en afgørelse. Men det er ikke tilfældet i så alvorlig en sag, som en ekspropriation er for alle involverede parter såvel de direkte berørte beboere som i dette tilfælde Regionstog A/S. Men også for staten må fuld åbenhed og gennemskuelig i processen forud for en eventuel ekspropriation være væsentlig, da en ekspropriation er det alvorligste men lovmæssigt sanktionerede indgreb mod den private ejendomsret. Der må derfor ikke være mindste tvivl om statens rolle i denne proces.

Jeg kender ikke baggrunden for, hvorfor Vejdirektoratet er blevet tvunget ud i dobbeltspil omkring ekspropriationsprocessen. Jeg skal heller ikke kunne vurdere, i hvilket omfang det reelt er muligt for ekspropriationskommissionen at være uvildig, når sagsfremstillende myndighed også er part i sagen.

Men jeg kan konstatere, at Vejdirektoratet i alle faser af forløbet frem til og med fremlæggelsen af det materiale, som er ekspropriationskommissionens væsentligste grundlag for en afgørelse, agerer som part i sagen. Det gælder i de store ting, som beskrevet i det ovenstående. Men det gælder også i de små ting, som når Vejdirektoratet henvender sig til enkeltborgere, når Vejdirektoratet er mødeleder ved et informationsmøde, osv. Som lægmand og ofte også som enkeltpersoner er det næsten umuligt at komme til orde, fordi Vejdirektoratet sidder tungt på den anden side af bordet og nærmest intimiderer ethvert forsøg på at få sin side af sagen belyst på samme grundige facon som modpartens. Her spiller det korte tidsperspektiv også ind men frem for alt det faktum, at den statslige myndighed ensidigt agerer på vegne af modparten.

Det eneste måde, hvor Vejdirektoratet deltager i at få Løve Lokalråd og de berørte beboeres synspunkter præsenteret til ekspropriationskommissionen, er via et referat fra et enkelt informationsmøde. Og det er først på selve mødet, at Vejdirektoratet oplyser, at der bliver taget referat, som bliver sendt særskilt til ekspropriationskommissionen - vel at mærke langt senere end selve indstillingsmaterialet. I indstillingsmaterialet kommer selv de saglige økonomiske argumenter derfor ikke med, fordi Vejdirektoratet mener, at det kan stille sagen dårligere set fra Regionstog A/S side. Medlemmerne af ekspropriationskommissionen kan derfor kun opfatte det således, at Vejdirektoratet mener, at den fulde besparelse er 2,5 mio. kr. og ikke, som rettelig er, maksimalt 1 mio. kr. (hvis vi tror på, at den reelle omkostning er 2,5 mio. kr.).

Den nuværende proces er derfor ikke alene problematisk, den er direkte forkert.

Specielt fordi det er meget enkelt at lave en simplere og mere gennemskuelig proces, som ikke kompromitterer hverken Vejdirektoratet, ekspropriationskommissionen eller den part, som ønsker en ekspropriation. Denne proces vil være, at en part, som ønsker en ekspropriation, stiller sit ønske direkte til kommissarius (ekspropriationskommissionen). Kommissarius pålægger derefter Vejdirektoratet at lave en uvildig indstilling til ekspropriationskommissionen, som efter besigtigelse herefter kan træffe afgørelse.

Men så tjener Vejdirektoratet måske ikke nok penge?

Med venlig hilsen

Sven-Åge Westphalen

Formand

Løve, Ørslev, Solbjerg Lokalråd