



Kære Folketingsmedlem

Sendt per mail til nfc@vd.dk

Borgerbevægelsen

Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand

Louise Faber
Tlf: 22799535
[Borgerbevaegelsen@live.dk](mailto:borgerbevaegelsen@live.dk)

Aalborg den 2/1-2022

Høringssvar vedr. Udkast til Forslag til Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse

På vegne af foreningen Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinen fremsendes hermed vores bemærkninger til Transportminister Benny Engelbrechts "Udkast til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse."

Lovforslaget angår en motorvej, der i Folkemunde betegnes Egholm-motorvejen.

Det er Borgerbevægelsens oplevelse efter adskillige samtaler og deltagelse i flere samråd, at mange Folketingets medlemmer er i tvivl om deres opgave ved behandling af et lovforslag om en anlægslov, og at der generelt er manglende viden om det konkrete anlægsprojekt, Egholmmotorvejen.

Formålet med dette høringssvar er på pædagogisk vis at give Folketingets medlemmer, den nødvendige indsigt, idet det lovforslag, der er i høring, ikke "bare" kan rutinebehandles. Det er meget alvorlige problemstillinger, der knytter sig til såvel proces som indhold af forslaget.

Derfor indeholde dette høringssvar indledningsvist i **afsnit 1** en redegørelse **om opgavefordelingen**, idet det præciseres, hvad Folketingets opgave er, når en transportminister fremlægger et lovforslag om en anlægslov.

Til brug for Folketingets varetagelse af sin opgave på vegne af os borgere indeholder høringssvaret tillige en sammenfatning af de problemstillinger, der knytter sig til det konkrete forslag til anlægslov om en Egholmmotorvej. Problemstillingerne opdeles i høringssvaret i fire overordnede afsnit med udgangspunkt i borgernes kritik: Retlig kritik, der knytter sig vejdirektoratets lovforberedende proces, kritik af den forudgående politiske proces, Retlig kritik af Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapport, og retlig kritik af formuleringen af Udkast til anlægsloven.

I **afsnit 2** redegøres således for **den retlige kritik, der knytter sig til Vejdirektoratets lovforberedende proces**.

Den lovforberedende proces er varetaget af Vejdirektoratet på foranledning af tre på hinanden følgende transportministre, (Magnus Heunicke (A), Ole Birk Olesen (LA) og Benny Engelbrecht (A)).

Processen kritiseres for igennem en periode på mere end 10 år at være gennemført uden hjemmel i lovgivningen og med betydelige økonomiske konsekvenser for lodsejerne på og langs linjeføringen. Endvidere er der fremsat kritik om andre retlige mangler i processen om at vejdirektoratet har modtaget en betaling på 2.500.000 kr. i strid med lovgivningen af Aalborg Kommune. Aalborg Kommune har endvidere lovet Transportminister Benne Engelbrecht 6.000.000.000 kr. i medfinansiering, og dette løfte har tilsyneladende fået transportministeren til at medtage det ”regionale udviklingsprojekt”, da tilsagnet anføres som en ”forudsætning” i Trafikforlig-2021. Derudover kritiseres processen for andre tilsidesættelser af lovbundne pligter.

Det gøres gældende, at der er tale om væsentlige retlige mangler i den lovforberedende proces, der dels kan have konsekvenser for de tre transportministre i henhold til ministeransvarsloven. Dels må medføre, at anlægsloven ikke kan vedtages gyldigt. Derudover har den ulovlige proces påført borgerne med ejendomme på eller tæt ved den planlagte linjeføring betydelige økonomiske tab.

I **afsnit 3** redegøres for **den politiske historik igennem en periode på mere end 20 år**, idet det er nødvendigt at forstå, hvorfor Folketinget præsenteres for et forslag til en Anlægslov om Egholmmotorvejen – som værende den absolut dyreste motorvej med den dårligste samfundsmæssige forretning, og dermed mindste trafikale effekt og med de største miljømæssige konsekvenser - hidtil set.

Beskrivelsen viser, hvorfor det er en retlig mangel, at en myndighed som Vejdirektoratet ikke har fornødent hjemmel til sine aktiviteter. Hjemmelskravet er en retssikkerhedsgaranti for borgere såvel som myndigheder.

Hjemmelskravet sikrer, at myndigheden og dens ansatte kan beskyttes mod utilstedelig politisk påvirkning, og dermed også at Folketinget kan have tillid til processen forud for præsentationen af et forslag til en anlægslov. Det kan Folketinget netop ikke have i forhold til Egholmmotorvejen.

Den politiske proces om Egholmmotorvejen har blokeret for Vejdirektoratets muligheder for at undersøge andre mere skånsomme og muligvis endda bedre trafikale løsninger, og samtidig udelukket borgerne for at deltage eller få indflydelse i processen. Den lukkede proces er udelukkende mulig gjort fordi Vejdirektoratet har manglet lovhjemmel til brug for sine aktiviteter, som anført i afsnit 2. Både Folketingets og Domstolenes grundlovssikrede adgang til tilsyn med den udøvende myndighed (vejdirektoratets og transportministeren) lovforberedende arbejde, har dermed været afskåret i mere end 10 år.

I **afsnit 4** redegøres for borgernes kritik af Vejdirektoratets lovforberedende arbejde for så vidt angår **Miljøkonsekvensrapportens indhold**.

Du kan ikke blot afvise kritikken med henvisning til, at der jo altid er nogen, der er utilfredse. Kritikken er relevant af 2 grunde:

Noget af kritikken har retligt indhold. Borgernes retlige kritik kan efterprøves af domstolene, og kan medføre at selv en vedtaget anlægslov kan tilsidesættes som ugyldigt vedtaget.

Det er retlig kritik når Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen beskrives som mangelfuld og fejlbehæftet, og endda for at manipulativt at skjule de reelle konsekvenser af motorvejen. Det er ulovligt, hvis rapportens indhold er bevidst fejlbehæftet, eksempelvis pga. det politiske pres. Fejl og mangler kan dog medføre anlægslovens ugyldighed, uanset hvorfor de er der, fordi

miljøkonsekvensrapporten da ikke overholder VVM-direktivet som implementeret i vejlovens kapitel 2a om Miljøkonsekvensrapporten.

Det er tillige retlig kritik, når borgerne gør opmærksom på, at vejdirektoratet i sine vurderinger tilside-sætter anden lovgivning end VVM-direktivet, eksempelvis at det ikke på baggrund af vejdirektoratets rapporter med tilstrækkelig ”videnskabelig vished” kan afvise at Egholmmotorvejen påvirker udpeg-ningsgrundlaget for et Natura 2000-områder, fugle eller Bilag IV-arter. Kritikken angår da Habitatdi-riktivet og Fuglebeskyttelsesdirektivets regler, som Vejdirektoratet (og dermed Folketinget) tillige skal iagttage. Tilsvarende gælder kritik, om at motorvejen kan påvirke vandmiljøet i Limfjorden, dri-ke vandet i Drastrup og ved Lindholm eller forurene luften med partikler eller asbest. Hvis kritikken er korrekt, vil en vedtagelse af anlægsloven kunne være i strid med vandramme-, drikkevand- luft-ramme – eller affaldsdirektivet.

Det gøres gældende, at en vedtagelse af Forslaget til anlægslov om en motorvej i Egholmlinjen rent faktisk ikke er forenelig med flere af de nævnte direktiver som implementeret i den danske lovgivning. En anlægslov kan gyldigt tilsidesætte ren dansk lovgivning, men ikke den del af den danske lovgiv-ning, der implementerer EU-retten.

I afsnit 5 redegøres for borgebevægelsens kritik af Lovforslagets indhold

Det gøres gældende at lovforslaget kun opfylder Justitsministeriets vejledning om lovforslag, men at lovforslaget tillige skal opfylde kravene i VVM-direktivets artikel 8a.

Indholdsfortegnelse

1. Indledende om ansvarsfordeling	5
1.1. Vejdirektoratet og Transportministeren udfærdiger beslutningsgrundlag	5
1.2. Folketinget fører legalitetstilsyn og foretager den politiske afvejning.....	5
1.2.1. Tilsyn med den udøvende myndighed: Vejdirektoratet og Transportministeren.....	5
1.2.2. Foretager en miljøvurderingen i lyset af Miljøkonsekvensrapportens oplysninger	6
1.2.3. Afslå eller give tilladelse, jf. VVM-direktivets art. 8a.....	6
2. Retlig kritik af den lovforberedende proces.....	7
2.1. Ingen hjemmel til VVM-2011 eller miljøkonsekvensrapport-2021	7
2.2. Ingen hjemmel til Vejdirektoratets borgerhøring i 2011 eller den i 2021	7
2.3. Manglende implementering af VVM-direktivet for statslige veje	8
2.4. Ikke rettidig implementering af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet i vejloven	8
2.5. Ingen lovhjemmel til tinglysning af byggelinje i 2015.....	9
2.6. Modtagelse af betaling og manglende saglighed i processen	9
2.6.1. Vejdirektoratet har modtaget betaling på 2.500.000 kr. af Aalborg Kommune	9
2.6.2. Aalborg Kommune har tilbudt medfinansiering med 600.000.000 kr.....	10
2.6.3. Vejdirektoratets uddelegering til partisk – muligvis inhabil underleverandør	10
2.7. Utilstrækkelig tidsramme for høring om lovforslaget	11
2.8. Manglende partshøring.....	11
2.9. Sammenfatning	12
3. Politisk historik	12
4. Borgernes kritik af Egholmmotorvejen	13
4.1. Den retlige kritik – overordnet beskrivelse	15
4.2.1. Folketingets mulige reaktion på retlig kritik.....	16
4.2. Miljøkonsekvenserne – overordnet beskrivelse	16
4.2.1. Egholmmotorvejens planlagte forløb – hvis lovforslaget vedtages.....	17
4.2.2. Egholmmotorvejens fordele - hvis lovforslaget vedtagelse	17
4.2.3. Egholmmotorvejens miljøkonsekvenser – hvis motorvejen vedtages	18
4.2.4. Mindre indgribende løsninger, der bør undersøges	19
4.2.5. Folketingets vurdering?	20
5. Folketingets afgørelse – nægtelse eller tilladelse	20
6. Afsluttende	24
Medsendte bilag.....	25

1. Indledende om ansvarsfordeling

Det er Folketinget, der skal behandle et lovforslag om en anlægslov og enten hjemsende, forkaste eller vedtage anlægsloven, jf. grundlovens § 73. Folketinget er en beslutningstagende myndighed.

1.1. Vejdirektoratet og Transportministeren udfærdiger beslutningsgrundlag

Hverken Transportministeren eller Vejdirektoratet er beslutningstagende myndighed, når et projekt efter grundloven skal vedtages ved en anlægslov. Vejdirektoratet varetager blot de lovforberedende dele af processen, herunder sagsbehandlingen i forbindelse med den lovforberedende proces.

Vejdirektoratet er altså "det tekniske redskab", der af Transportministeren er rekvireret til at frembringe et beslutningsgrundlag. Vejdirektoratet forholder sig til, hvad der kan lade sig gøre. Teknisk. Det kan alt, som bekendt. Vejdirektoratet hverken kan eller skal foretage den politiske afvejning: Om den tekniske løsning er ønskværdig for samfundets udvikling.

Beslutningen påhviler heller ikke Transportministeren.

Transportministeren kan kun foretage de politiske afvejsninger i forhold til hvilke projekter, der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af, og naturligvis den politiske om det kan være muligt at opnå tilladelse ved en anlægslov.

1.2. Folketinget fører legalitetstilsyn og foretager den politiske afvejning

Folketinget har ved behandling af lovforslaget om en anlægslov for Egholmmotorvejen pligt en række opgaver, der skal varetages. Overordnet kan pligten opdeles i to: En pligt til at føre tilsyn med den udøvende myndigheds overholdelse af lovgivningen og dernæst, og hvis – og kun hvis - det vurderes, at lovgivningen er iagttaget at foretage den politiske afvejning: Er Egholmmotorvejen en politisk acceptabel løsning i lyset af de miljømæssige konsekvenser, dens trafikale konsekvenser og dens pris.

1.2.1. Tilsyn med den udøvende myndighed: Vejdirektoratet og Transportministeren

Det skal for det første sikres, at lovgivningen er iagttaget i den lovforberedende proces. Vejdirektoratet er en udøvende myndighed, der som enhver anden udøvende myndighed, skal arbejde med hjemmel i lovgivningen og iagttage de gældende regler.

Folketinget har efter grundlovens § 3 pligt til at føre tilsyn med den udøvende myndighed.

Når anlægsloven angår en motorvej, indbefatter den lovforberedende proces at Vejdirektoratet udarbejder en VVM (Vurdering af virkninger på miljøet) og fremlægger sine resultater i en Miljøkonsekvensrapport. Dette følger af VVM-direktivet. Processen er samordnet med de vurderinger (væsentlighedsvurdering/screening og habitatkonsekvensvurdering) der skal foretages efter fugle- og habitatdirektivet. I forhold til Egholmmotorvejens dokumenter, kan oplyses, at du finder væsentlighedsvurderingen/screeningen som et underbilag til Miljøkonsekvensrapporten. Vejdirektoratet har fra valgt at lave en habitatkonsekvensvurdering. Vurderingen i forhold til Bilag IV-arter, drikkevand, luft, forurening og jord m.v. finder du i Miljøkonsekvensrapporten.

Derudover skal Vejdirektoratet iagttage den almindelige lovgivning om myndigheders virke, herunder forvaltningsrettens grundsætninger.

Som nævnt indledningsvist er Vejdirektoratets arbejde vedvarende kritiseret for *ikke* at mangle hjemmel og for ikke at overholde den gældende lovgivning på en række punkter. For en uddybning af kritikken se høringssvarets afsnit 2.

Derudover er Vejdirektoratets vurderinger af miljøet som fremlagt i Miljøkonsekvensrapporten og dens underbilag "væsentlighedsvurdering" vedvarende kritiseret for ikke at overholde VVM-direktivets artikel 5 som implementeret i 2016 i Vejlovens kapitel 2.a.

For uddybning af kritikken henvises til afsnit 3 og afsnit 4.

Det er Folketinget opgave at forholde sig til kritikken, jf. grundlovens § 3.

1.2.2. Foretager en miljøvurderingen i lyset af Miljøkonsekvensrapportens oplysninger

Kun hvis legalitetskontrollen, der udføres som beskrevet ovenfor, udmunder i en konklusion om, at lovgivningen er overholdt, kan Folketinget realitetsbehandle lovforslaget og foretage den miljøvurdering, som den beslutningstagende myndighed skal foretage, når anlægsloven angår et VVM-pligtigt anlæg.

Det er derfor Folketingets opgave i forbindelse med sin behandling, som den beslutningstagende myndighed, at iagttage afvejningen af de hensyn, der skal varetages efter VVM-direktivet, som implementeret i vejlovens kapitel 2a om Miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten skal derfor beskrive miljøkonsekvenserne, hvis projektet rent faktisk udføres. Det er et beslutningsdokument. Det er først nu, hvor projektet er nået til nuværende stadium, at den politiske afvejning, skal foretages, altså af dig og de øvrige medlemmer af Folketinget.

Det er således Folketingets opgave at forholde sig til, om Transportministerens frembragte forslag til at løse de trafikale udfordringer "i Aalborg ved hændelser" i Limfjordstunnelen eller på Limfjordsbroen er et proportionalt valg i lyset af dets miljøkonsekvenser for befolkningen og menneskers sundhed, biologisk mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder og kulturarv og landskab, samt samspillet mellem disse faktorer.

Til brug for din vurdering henvises til afsnit 4, underafsnit 4.2.

1.2.3. Afslå eller give tilladelse, jf. VVM-direktivets art. 8a

Inden lovforslaget vedtages endeligt skal Folketinget tillige sikre sig, at den tilladelse til projektet, som Anlægsloven udgør, opfylder betingelserne i lovkvalitetsvejledningen og VVM-direktivets artikel 8a. Transportministerens udkast til Forslag til anlægslov iagttager tilsyneladende kun delvist lovkvalitetsvejledningen, da der mangler en ekspropriationsbestemmelse som anført i lovkvalitetsvejledningens 2.7.4. Derudover er VVM-direktivets artikel 8a tilsyneladende slet ikke iagttaget.

Kritikken uddybes i høringssvarets afsnit 5.

2. Retlig kritik af den lovforberedende proces

Formålet med dette hørings svar er at gøre dig, som en af de 179 medlemmer af Folketinget, opmærksom på, at Folketinget indledningsvist er forpligtet til selv skal forholde sig til væsentlige retlige spørgsmål, forinden dette lovforslags behandling overhovedet kan fremmes.

Det gøres gældende, at der er alvorlige retlige mangler i processen, der må medføre at lovforslaget ikke kan realitetsbehandles.

Folketinget oplyses hermed om at forholde sig til, at det fremsatte forslag er frembragt på baggrund af en forudgående proces, hvor der i mere end 10 år IKKE har været noget hjemmelsgrundlag for vejdirektoratets udførte aktiviteter og beslutninger vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Der er tale om en væsentlig retlig mangel i den lovforberedende proces med betydelige økonomiske og personlige konsekvenser for en lang række berørte borger. Trods såvel vejdirektoratets og transportministerens åbenlyse kendskab til det manglende hjemmelsgrundlag og processens konsekvenser for borgerne, er processen fortsat så lang, at den nu er udmundet i et forslag til anlægslov.

2.1. Ingen hjemmel til VVM-2011 eller miljøkonsekvensrapport-2021

Vejdirektoratet har udarbejdet en VVM i 2011 og en administrativ opdatering i form af en miljøkonsekvensrapport i 2021.

I forbindelse hermed har vejdirektoratet kontaktet lodsejere og omboende med henblik på besigtigelse af deres ejendomme, afholdt borgermøder og annonceret VVM-processer i nyhedsmedier og egen hjemmeside. Arbejdets igangsættelse og de annoncerede linjeføringer har haft økonomiske konsekvenser og betydning for ejendomspriserne, navnlig for lodsejerne på og langs linjeføringen for Egholmmotorvejen.

Vejlovens kapitel 2a blev først vedtaget i 2016 ved lov nr. 658 af 08/06/2016 med i ikrafttrædelse dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende eller for enkelte bestemmelser vedkommende den 16/5-2017. Den administrative opdatering i 2021 er ikke omfattet af ændringsloven, jf. ændringslovens § 7, stk. 3.

I perioden 2007 til 2017 indeholdt vejloven IKKE en hjemmel om at transportministeren eller Vejdirektoratet kunne udarbejde en miljøkonsekvensrapport, eller hvad denne i så fald skulle indeholde, om samarbejdet med andre myndigheder, parters rettigheder eller pligter eller offentlighedens adgang til deltagelse i processen.

2.2. Ingen hjemmel til Vejdirektoratets borgerhøring i 2011 eller den i 2021

Vejdirektoratet har dertil to gange sendt de udarbejdede rapporter i borgerhøring. Begge er annonceret samtidig med eller få uger inden igangsættelse på vejdirektoratets hjemmeside. Den sidste tillige på høringsportalen som "et debatoplæg". Ingen af de gennemførte borgerhøringer har noget hjemmelsgrundlag.

I den første borgerhøring i 2011 indkom en Danmarks rekord i indsigelser på 1.500 hørings svar.

I den anden borgerhøring i 2021, blev rekorden slået mange gange med 7.800 høringssvar (emnedelt). Der er således indleveret mere end 10.000 høringssvar i to borgerhøringer afholdt uden hjemmelsgrundlag.

Hjemmelsgrundlaget for vejdirektoratets borgerhøringer blev først indsat ved lovn. 434 af 16/3-2021, der trådte i kraft den 1/4-2021 med virkning for fremtidige borgerhøringer. Hjemmelsgrundlaget er med andre ord først tilvejebragt EFTER den sidste borgerhøring om Miljøkonsekvensrapport 2021 for Egholmmotorvejen.

Dermed er ingen regler for hvordan høringen skal pågå, hvilken varighed den skal have, hvordan høringssvarene skal anvendes, eller hvordan de skal videreformidles eller anvendes.

Det kan konstateres, at vejdirektoratet har sammenfattet dem i beretninger, men at sammenfatningerne ikke yder høringssvarene retfærdighed. De gengives i politiserende rækkefølge, og med udvandet indhold. Borgernes kritik behandles overfladisk, endda tenderende til usagligt, også i forhold til påpegede fejl og mangler i rapporterne.

Det arbejde, Vejdirektoratet har udført, herunder det borgerrettede vedr. miljøvurderingsrapporterne om 3. Limfjordsforbindelse er pågået i mere end 10 år uden behørigt hjemmelsgrundlag. Høringerne kritiseres med rette som værende en skinproces.

2.3. Manglende implementering af VVM-direktivet for statslige veje

VVM-Direktiv 2011/92/EU trådte i kraft den 17/2-2012 som en kodificering af fire tidligere direktiver, der alle skulle være implementeret i perioden 3/7-1988 og inden 2011. VVM-ændringsdirektiv 2014/52/EU trådte i kraft 25/4-2014.

VVM-direktivets er ikke implementering rettidigt i forhold til den statslige vejplanlægning. Dette blev påtalt af EU-kommissionen ved *"Åbningsskrivelse - traktatbrudssag nr. 2019/2221, dokument dateret 11. oktober 2019 (ref.nr. SG-Greffe(2019)D/14879; C(2019)6661 final)"*.

Det hjemmelsgrundlag, der er tilvejebragt ved ændringslov, lov nr. 658 af 08/06/2016, og ændringslov nr. 434 af 16/3-2021, udgør formentlig den implementering af VVM-direktivet, som er påkrævet af EU-kommissionen i sin åbningskrivelse.

Hele processen frem til fremsættelse af forslag til anlægslov om 3. Limfjordsforbindelse som Egholmmotorvej er således pågået i en periode, hvor Transportministeren såvel som Folketinget fuldt ud er bekendt med, at VVM-direktivet ikke var behørigt implementeret. Hvis Folketinget vedtager nærværende anlægslov på det foreliggende grundlag, vil Folketinget vedtage en anlægslov, der er frembragt efter en proces, hvor Folketingets forpligtelse efter traktaten til rettidig implementering af VVM-direktivet er åbenlyst tilsidesat. Vedtagelsen af anlægsloven vil indebære, at Folketinget med åbne øjne vedtager en anlægslov, hvor VVM-direktivets forpligtelser beviseligt er tilsidesat i forhold til borgerne og på bekostning af alle de hensyn der ligger til grund for VVM-direktivet.

2.4. Ikke rettidig implementering af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet i vejloven

Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet er dertil først implementeret på vejlovens område ved bkg. nr. 451 af 8. maj 2017 om administration af visse arter for så vidt angår statslige vej- og

jernbaneprojekter. Bekendtgørelsens trådte i kraft den 16/5-2017, men finder imidlertid ikke anvendelse på Egholmmotorvejen, jf. § 12, stk. 2.

Ingen af disse direktiver er iagttaget i nærværende proces.

Den vurdering, der i 2011 blev betegnet som en "konsekvensvurdering", har intet hjemmelsgrundlag. Materielt opfylder rapporten ikke kravene til en konsekvensvurdering, og vurderingen er fejlbehæftet i betydelig grad.

I 2021 udarbejdes ikke engang en konsekvensvurdering, men kun en væsentlighedsvurdering/screening. Også den mangler hjemmelsgrundlag.

Materielt er også den umådelig kritisabel.

Vejdirektoratet har reelt ikke iagttaget habitatdirektivet eller fuglebeskyttelsesdirektivets krav, i de vurderinger der er foretaget.

Hvis Folketinget vedtager nærværende anlægslov på det foreliggende grundlag, vil Folketinget vedtage en anlægslov, der er frembragt efter en proces, hvor Folketingets EU-retlige forpligtelser efter fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet er tilsidesat.

2.5. Ingen lovhjemmel til tinglysning af byggelinje i 2015

I 2015 tinglyste vejdirektoratet en vejbyggelinje ved servitut af 22.05.2015 om 3. Limfjordsforbindelse på matriklerne tilhørende samtlige lodsejere på linjeføringen for Egholmlinjen. I alt 178 matrikler.

Tinglysningen er sket uden forudgående vedtagelse af en anlægslov for den pågældende strækning, uden Folketingets godkendelse af VVM-grundlaget overhovedet.

Også den tinglysning er sket uden behørig lovhjemmel. Vejdirektoratet henviser til at tinglysning er sket med hjemmel Vejlovens § 45. Bestemmelsens kan ikke anvendes som hjemmelsgrundlag for tinglysning af vejstrækninger, der først skal vedtages ved en anlægslov. Tidligere har Vejdirektoratet at tinglysningen er sket med henvisning til at vejstrækningen er optaget på statens vejplan. Hvordan kan vejen være det, når den end ikke er vedtaget?

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets tinglyste vejbyggelinje, blev tinglyst ulovligt.

Tinglysningen har haft betydelige økonomiske konsekvenser for borgerne i forhold til belåning og salgspriser. Såfremt det er korrekt, at der mangler hjemmel til tinglysning af Vejbyggelinjen, gøres opmærksom på, at tinglysningen kan være ansvarspådragende og at borgerne, der har lidt tab, kan være berettiget til erstatning.

2.6. Modtagelse af betaling og manglende saglighed i processen

2.6.1. Vejdirektoratet har modtaget betaling på 2.500.000 kr. af Aalborg Kommune

I 2018 indgik vejdirektoratet en aftale med Aalborg Kommune om at udarbejde den administrative opdatering kun for Egholmmotorvejen mod modtagelse af en betaling på 2.500.000 kr. af Aalborg Kommune. Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at Aalborg kommunens tilbud om, og vejdirektoratets modtagelsen af denne betaling er ulovlig.

Til orientering kan oplyses, at Borgerbevægelsen har anmodet Ankestyrelsen om at tage stilling til om kommunens betaling er lovlig i henhold til vejloven, hvorefter udgiften påhviler vejdirektoratet. Klagen til Ankestyrelsen medsendes som **Bilag 1**. Folketinget bedes forholde sig til, om Vejdirektoratet kan modtage betaling for arbejde vedrørende det statslige vejnet uden lovhjemmel.

2.6.2. Aalborg Kommune har tilbudt medfinansiering med 600.000.000 kr.

Trafikforlig 2021 indeholder Egholmmotorvejen som en del af forligsteksten, under "Regionale udviklingsprojekter". Heraf fremgår også at forliget, at *"det forudsættes, at Aalborg Kommune (...) bidrager med 600 mio. kr. til de respektive regionale udviklingsprojekter i Aalborg (...)"*. Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at Aalborg kommunens løfte om dette bidrag er afgivet uden behørig hjemmel. Der er tale om et statsligt vejprojekt og den økonomiske forpligtelse til afholdelse af udgifterne til statslige vejanlæg er reguleret i vejloven. Den påhviler staten. Der er ikke hjemmel til at fravige vejloven ved aftale.

Til orientering kan oplyses, at denne Borgerbevægelsen tillige i sin klage til Ankestyrelsen (se Bilag 1), anmoder om Ankestyrelsens stillingtagen hertil. Folketinget bedes forholde sig til, om forligets parter lovligt kan indgå forlig "under forudsætning" af løfter om kommunal medfinansiering til vejstrækninger, der ikke er vedtaget af Folketinget ved en anlægslov.

2.6.3. Vejdirektoratets uddelegering til partisk – muligvis inhabil underleverandør

Det vil fremgå af Borgernes hørings svar vedr. udkast til forslag til anlægslov, at vejdirektoratets saglighed betvivles af flere grunde.

En grund er Vejdirektoratets valg af uddelegering af arbejdet med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporter til underleverandørerne Cowi i 2011 og senest Rambøll i 2021, der har en økonomisk interesse i projektets fremme. Cowis interesse er af mere generel karakter, mens Rambølls interesse øjensynligt angår den specifikke linjeføring for den 3. Limfjordsforbindelse Egholmmotorvejen. Den interesse ses af, at Rambøll er medlem af Aalborg Alliancen. Aalborg Alliancen er etableret af Aalborgs Borgmester, Thomas Kastrup-Larsen (A). Borgmester såvel som hans Alliance har det erklærede formål at fremme en motorvej i Egholmlinjen.

Når Rambøll udfærdiger en Miljøkonsekvensrapport på vegne af en myndighed, som en del af myndighedens sagsbehandling, er det ikke uden betydning, at virksomheden har specifikke interesser i den konkrete linjeføring. Virksomheden skal opfylde de samme forvaltningsretlige habilitetskrav som den offentlige myndighed, arbejdet udføres for, i forhold til den sagsbehandling, der udføres på vegne af myndigheden. Borgerne betvivler om habilitetskravene er opfyldt.

Hvorvidt Rambølls medlemskab af Aalborg Alliancen er tilstrækkelig til at der foreligger egentlig inhabilitet, kan komme an på en prøvelse, foreløbig påpeges blot, at der er retssikkerhedsmæssige betænkeligheder til den forudgående sagsbehandling af dette lovforslag, som Folketinget nødvendigvis må forholde sig til.

Efter VVM-direktivets artikel 9a er skal de kompetente myndigheder beviseligt være objektive, og *"ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt"*. Habilitet eller ej, er det i al fald ikke åbenbart, at der ikke er anledning til "interessekonflikt".

2.7. Utilstrækkelig tidsramme for høring om lovforslaget

Udkast til anlægslov er sendt i høring på høringsportalen den 3/12-2021, sammen med en høringsliste og et høringsbrev. Høringsperioden forløber fra 3/12-2021 til 2/1-2022.

Høringsbrevet blev opdateret den 10/12-2021, efter at flere borgere havde rettet henvendelse til vejdirektoratet med tvivl om borgernes adgang til at besvare høringen. Der går således 7 dage før det står klart for den brede offentlighed, at en høring om en anlægslov, kan besvares af almindelige borgere – og ikke kun de anførte myndigheder og organisationer på høringslisten.

Folketinget bedes derfor forholde sig til, om VVM-direktivets artikel 6, stk.6 og stk.7, er opfyldt. Det fremgår heraf, at borgerne skal have rimelige tidsrammer, og at en høring vedr. en Miljøkonsekvensrapport ikke må være under 30 dage.

Minimumstidsrammen på 30 kalenderdage er kun akkurat opfyldt. Tidsrammen omfatter den travleste periode på året, december, og medtager helligdage og stærke traditionsrige dage. Det er der ikke taget hensyn til. Der er heller ikke taget hensyn til, at der er udmeldt forsamlingsforbud, at der gælder restriktioner for vores adfærd og at smittetallene er stigende på grund af Corona og Omicron. Foruden den berørte offentlighed, er på høringslisten offentlige myndigheder og foreninger, der alle vanskeligt kan nå igennem de beslutningsgange det kræver at udfærdige et begrundet høringssvar.

Finder Folketinget at det er forsvarligt at håndtere en borgerhøring, et af demokratiets fineste redskaber, så stedmoderligt?

Til orientering kan tillige oplyses at høringssvar skal sendes til en almindelig medarbejdermail, tilhørende projektleder Niels Fejer Christiansen: nfc@vd.dk. Modtager mailadresse er brudt sammen tilsyneladende den 1/2-2022. Ingen kan således sendes høringssvar til den oplyste modtager de to sidste dage af den anførte periode

2.8. Manglende partshøring

Forslaget til anlægslov er tydeligvis opbygget i henhold til Justitsministeriets Lovkvalitetsvejledning, herunder også i forhold til den anvendte procedure for offentliggørelse.

Imidlertid er der ikke tale om et almindeligt lovforslag, men om et forslag til en anlægslov, der har ekspropriativt virkning.

Det er et singulært lovforslag, der har konkrete konsekvenser for lodsejeren på linjeføringen og omboende. Der er imidlertid ikke sket partshøring i forbindelse med høringen om udkast til Lovforslag til 3. Limfjordsforbindelse.

Det gøres gældende at det er en væsentlig retlig mangel.

Hvis loven vedtages, udgør loven en tilladelse til projektet, der har samme virkning som enhver anden VVM-tilladelse, og kan dertil danne grundlag for ekspropriation. I henhold til almindelige forvaltningsretlige grundsætninger har disse personer en væsentlig retlig interesse i udkast til Lovforslag om 3. Limfjordsforbindelse.

Til støtte herfor henvises til at de berørte lodsejere er blevet partshørt i forbindelse med såvel borgerhøringen i 2011 og borgerhøringen i 2021 om miljøkonsekvensvurderingen, og i forbindelse linjeføringen ved tinglysningen af Byggelinjen.

Den manglende partshøring har resulteret i at berørte lodsejere, har måtte læse om udkast til anlægslov og høringsperioden på Facebook. Der er opstået stor forvirring om, hvem der er berørt, fordi folk naturligt lægger til grund, at der er valgt en variant af linjeføringen, der ikke angår deres ejendom. Ingen er således klar over, forløbet af den præcise-linjeføring. Den usikkerhed afklares end ikke ved at gennemlæse udkast til lovforslag. Den valgte linjeføring, er end ikke illustreret.

2.9. Sammenfatning

Det gøres gældende, at der er tale om væsentlige retlige mangler i den lovforberevende proces, der dels kan have konsekvenser for de tre transportministre i henhold til ministeransvarsloven. Dels må medføre, at anlægsloven ikke kan vedtages gyldigt. Derudover har den ulovlige proces påført borgerne med ejendomme på eller tæt ved den planlagte linjeføring betydelige økonomiske tab.

Det er Folketinget, der skal sikre sig at regeringen og dens ministre overholder lovgivningen og EU-retlige forpligtelser. Borgerbevægelsen opfordre dig til at forholde dig til den meget alvorlige kritik af processen frem til dette lovforslags fremsættelse.

3. Politisk historik

Netop Egholmmotorvejen udgør en afslutning af et projekt påbegyndt før årtusindskiftet af Nordjyllands Amt, hvor Orla Hav (A) var Amtsborgmester. Orla Hav (A) har igennem hele processen som Egholmmotorvejen har gennemgået været medlem af Folketinget og medlem af Transportudvalget.

Nordjyllands Amt fik underkendt en VVM-proces både i 2003 og 2006 af Skov- og Naturstyrelsen vedr. egholmmotorvejen.

Underkendelsen skete på grund af graverende fejl i Miljøkonsekvensrapportens habitatvurdering vedr. Habitatdirektivets Bilag IV-arter, herunder strandtudsen, spidssnudet frø og stor vandsalamander.

I forbindelse med strukturreformen i 2007 anmodende Amtet, om at Vejdirektoratet afsluttede Miljøkonsekvensvurdering, men kun for Egholmmotorvejen. Dette arbejde påtog Vejdirektoratet sig, men anførte dog, at det var bedst, der indgik alternativer. Der arbejdes videre med to alternativer til Egholmmotorvejen: En Lindholmmotorvej med 4 spor og en østligløsning bestående af 6 spor.

Lovgrundlaget der muliggjorde en prøvelse af VVM-rapporterne blev til din orientering samtidig med strukturreformen fjernet.

Dette er baggrunden for, at Vejdirektoratet udarbejdede en ny Miljøkonsekvensrapport, som da blev betegnet med titlen "VVM". Denne blev sendt i borgerhøring i 2011 (herefter VVM-2011) for de tre linjeføringer.

De to vestlige, Egholmlinjen og Lindholmlinjen, udgjorde begge en forlængelse af E39, hver med fire spor og men en afkørsel til City Syd. Den tredje linjeføring bestod af den østlige, der kun udbyggede E45, men med hele to ekstra tunnelrør hver med 3 spor. Denne havde ingen afkørsel til City.

VVM-2011 blev sendt i Borgerhøring hen over sommerferien 2011, der udmundende i en Danmarksrekord på 1.500 høringssvar.

Kritikken i høringssvarene angik navnlig en tekniske udfærdigelse af de 3 linjeføringer, der umuliggjorde reel sammenligning af de trafikale fordele. Det var åbenlyst, at projektforslagets øst-linje ikke ville kunne aflaste Limfjordsbroen, når der manglede en afkørsel til City Syd. Det var også åbenlyst, at den samfundsmæssige forrentning for øst-linjen ville være utrolig lav, når den jo ikke medførte tidsbesparelser for trafikanterne. Det var tillige påfaldende, at den var placeret fysisk uhensigtsmæssigt med to ekstra tunneller og en udvidelse med hele 6 spor igennem et industriområde med bekostelige olietanke. Enhver kunne se, at Øst-linje ikke var udfærdiget som et reelt alternativ. Den var uegnet til at løse de trafikale udfordringer og dertil økonomisk urealistisk.

Tilsvarende havde ingen anset Lindholmlinjen, som et realistisk bud. Den blev forkastet af såvel byråd som regionsråd som for at være for bynær.

Hvorfor overhovedet VVM-vurdere to linjeføringer, der på forhånd ikke var bud på en reel løsning?

Spørgsmålet er aldrig besvaret officielt, men det antages, at svaret hænger sammen med, at Amtet på forhånd havde besluttet sig for, at egholmmotorvejen skulle vælges, og at alternativerne kun skulle med at syne af en reel vurdering.

Hændelsesforløbet, der beskrives ovenfor, er baggrunden for, at du i dag sidder med et forslag til en anlægslov om Egholmmotorvejen.

Det var den eneste – undersøgte linjeføring – der på papiret i 2011 kunne løse udfordringerne om kø ved tunnelen og på Limfjordsbroen i myldretiden og ved hændelser. Der blev ganske enkelt ikke undersøgt andre reelle alternativer, heller ikke åbenbart bedre trafikale forslag.

Et meget lille flertal i Aalborg Byråd stemte midt i borgerhøringen dertil for Egholmmotorvejen.

Stemmerne fordelte sig 13-18, men reelt var der tale om et flertal på kun tre (14-17) da daværende borgmester Henning G. Jensen (A) oplyste, at han kun stemte for, for at undgå at komme i mindretal som borgmester.

Det er denne afstemning, der ligger til grund for de politiske hensigtserklæringer i trafikforlig 2014, og dernæst 2019 og 2021.

4. Borgernes kritik af Egholmmotorvejen

VVM-vurderingen vedr. Egholmlinjen fra 2011 kritiseres politisk for at linjeføringen faktisk ikke at løse den trafikale udfordring godt nok. Navnlig ikke i lyset af dens beskrivelse af de voldsomme miljømæssige konsekvenser. De Miljømæssige konsekvenser, der er indeholdt i rapporten kritiseres tillige af borgerne for ikke at være fyldestgørende. Dette er som allerede forklaret en retlig kritik.

Muligvis er borgernes kritik den reelle baggrund for, at VVM-2011 i løbet af 2018-2020 blev administrativt opdateret af Vejdirektoratet, men kun forså vidt angår Egholmlinjen. Eller også skyldes det Aalborg Kommune betalte Vejdirektoratet 2.500.000 kr. som medfinansiering af den administrative opdatering? Hvem ved?

Den opdaterede Miljøkonsekvensrapport-2021 blev i al fald udarbejdet og sendt i Borgerhøring i forsommeren 2021.

Ved denne høring indkom 7800 høringssvar. En ny Danmarksrekord. VVM-vurderingen kritiseres på ny. Dels er kritikken politisk: Egholmmotorvejen løser stadig ikke de trafikale udfordringer, den medfører for voldsomme konsekvenser. Kritikken er også retlig: Rapporten indeholder graverende fejl og tilsidesætter direktiver med miljøbeskyttelses om formål.

4.1. Den retlige kritik – overordnet beskrivelse

Miljøvurderingen fra 2011 kritiseres for at have graverende fejl, bl.a. i sine habitatvurderinger, eks. var Bilag IV-arten strandtudse glemt på sydsiden af Limfjorden ved Nørholmsvej og vurderingerne vedr. trækfuglen Lysbuget Knortegås i og ved Natura 2000-området (N15, H15 og F1).

Kritikken er på nuværende tidspunkt ikke efterprøvet retligt, da lovgrundlaget, der gav mulighed for retlige efterprøvelse ved en uvildig instans af fejl i en VVM, som nævnt forsvandt sammen med amternes nedlæggelse. Der er ingen tilsyn med statslige styrelser, som vejdirektoratet, og deres VVM-arbejde i den lovforberedende proces. Der er heller ikke siden indført en hjemmel, der muliggør retlig efterprøvelse af Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapporter i den lovforberedende fase.

Borgerne har påpeget nye fejl i habitatvurderingerne vedr. Bilag IV-arter og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området i Miljøkonsekvensrapporten fra 2021. Derudover påpeges fejl i beskrivelsen af miljøkonsekvenserne, herunder glemte asbest-deponier med tonsvis af asbestaffald, der bl.a. er bortskaffet som opfyld i søer og i fjorden med gradvis landindvinding til følge, som burde være beskrevet og vurderet i rapporten.

Kritikken afvises af Transportminister Benny Engelbrecht (A) overfor et Folketingsmedlem, der igennem § 20 spørgsmål og samråd har udført legalitetstilsyn som Folketingsmedlem. Det er Transportministerens hovedansvar at sikre sig, at forvaltningsretlige grundsætninger er iagttaget af Vejdirektoratet og at Vejlovens krav i kapitel 2a til en Miljøkonsekvensrapport er opfyldt, inden han fremsætter et forslag til anlægslov. Transportministeren afviser kritikken som opfunden og uberettiget i forhold til Vejdirektoratet, som han mener, man kan have fuld tillid til.

Det er imidlertid ikke det, kritikken drejer sig om.

Kritikken er retlig. Lovgivningen skal overholdes af Transportministeren og af Vejdirektivet. Det er ikke et spørgsmål om tillid.

En Miljøkonsekvensrapport skal efter VVM-direktivet som implementeret i Vejlovens kapitel 2a være fuldstændig og uden væsentlige fejl. Der er grænser for, hvor mange fejl og mangler, der må være i en miljøkonsekvensrapport og navnlig i habitatvurderingerne.

Det er Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen ikke ifølge omboende borgere, herunder borgere der er øjenvidner til asbestdeponiernes etablering, eller som selvstændigt har fremskaffet myndighedens dokumenter vedr. deponierne.

I borgernes hørings svar i forbindelse med den høring, der pågår i december 2021 med høringsfrist den 2/1-2022, vil Folketinget endvidere blive oplyst om en lang række af andre fejl i miljøkonsekvensrapporten om glemte eller udskudte miljøforhold, eller om fejl og manipulationer med fremstillingen af miljøkonsekvenserne. Det er relevant kritik. Den kan ikke bare affærdiges.

Efter Borgerbevægelsen opfattelse er der for mange fejl og mangler i rapporternes fremstillinger af Miljøkonsekvenserne.

Dertil er det utvivlsomt direktivstridigt og i strid med Vejlovens kapitel 2a, at udskyde nødvendige undersøgelser og vurderinger vedr. miljøkonsekvenser af asbestdeponierne til projekteringsfasen.

Transportministerens udtalelser beror på en retsvildfarelse om Miljøkonsekvensrapportens funktion i en VVM-proces.

4.2.1. Folketingets mulige reaktion på retlig kritik

Efter VVM-direktivet er det Folketinget, der er beslutningstagende myndighed, når der skal gives tilladelse til et VVM-pligtigt anlæg ved en anlægslov, jf. Grundlovens § 73.

Du sidder derfor nu som et medlem af den beslutningstagende myndighed, Folketinget, med et forslag til en anlægslov for Egholmlinjen i hånden, der er udfærdiget på baggrund af ovenstående proces og på baggrund af et VVM-grundlag, hvor borgerne igennem mere end et årti fastholder sin kritik, om at miljøkonsekvensrapporterne er fejlbehæftet.

Kritikken er vedholdende og fremsættes af et stigende antal borgere, herunder borgere med professionel indsigt i det, de udtaler sig om. Kritikken afvises af Transportministeren, der forlader sig på Vejdirektoratets sagkundskab, men ikke forholder sig sine pligter i henhold til lovgivningen. Det er nu Folketingets ansvar at sikre sig at beslutningsgrundlaget – altså VVM-2011 og Miljøkonsekvensvurdering 2021 tilsammen udgør et – juridisk set – fyldestgørende beslutningsgrundlag.

Hvis borgerne har ret i kritikken, vil selv anlægslovens vedtagelse kunne tilsidesættes som ugyldig af domstolene. Domstolene kan også tillægge retssagen opsættende virkning for projektet.

Du - og din Folketingsgruppe – skal derfor selvstændigt forholde jer til Borgernes hørings svar i VVM-processen i sommerferien i 2011, og i forsommeren 2021 og nu i høringen om Udkast til Lovforslag for 3. Limfjordsforbindelse igangsat hen over julen 2021.

Er Borgernes kritik af fejl og mangler i miljøkonsekvensrapporten og processen berettiget?

Hvis Folketinget vurderer, at kritikken er berettiget og miljøkonsekvensrapporten er ufyldstgørende, kan projektet helt forkastes eller det beslutes, at manglerne skal udbedres.

4.2. Miljøkonsekvenserne – overordnet beskrivelse

Hvis Folketinget finder, at Miljøkonsekvensvurderingen og dens underrapporter, herunder "Væsentligheds-vurderingen" er fyldestgørende, kan lovforslaget behandles. Det er som nævnt Folketinget, der efter grundlovens § 73 er beslutningstagende myndighed. Det er ikke regeringen. Det er ikke Transportministeren. Det er ikke vejdirektoratet. Det er retligt: dig sammen med de 178 andre medlemmer.

Formålet med VVM-direktivet er at sikre et højt beskyttelsesniveau med mere bæredygtige løsninger, hvor miljøhensyn integreres i forberedelse og godkendelse af projekter.

Det forudsættes i så fald i VVM-direktivets artikel 8, at den beslutningstagende myndighed skal foretage den nødvendige "miljøvurdering", herunder tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger der er indsamlet. Det er hele formålet med processen. Den skal sætte offentlige myndigheder og andre organer i stand til at træffe oplyste beslutninger, som kan få en væsentlig indvirkning på miljøet samt på menneskers sundhed og trivsel.

Det er altså efter VVM-direktivet Folketingets ansvar som beslutningstagende myndighed at foretage den politiske vurdering af, om Egholmmotorvejen skal realiseres, herunder om dens forbedring af trafiksituationen ved Aalborg, står mål med en estimeret statslige udgift på mere end 7 mia. kr. i lyset af projektets miljømæssige konsekvenser for befolkning og menneskers sundhed, biologisk mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder og kulturarv og landskab.

Til brug for den vurdering skal Folketinget selv forholde sig til Vejdirektoratets beskrivelse af projektets konsekvenser i VVM-2011 og Miljøkonsekvensrapport-2021's administrative opdatering af data for Egholmlinjen, samt borgernes høringssvar afgivet vedr. Vejdirektoratets VVM-rapporter.

Vejdirektoratet har sammenfattet begge høringer i en beretning i henholdsvis 2012 og 2021. Beretninger yder ikke høringssvarene retfærdighed, men gengiver dem i politiserende rækkefølge og med udvandet indhold. Borgernes kritik behandles overfladisk tenderende til usagligt, også i forhold til påpegede fejl og mangler i rapporterne. Beretningerne må betragtes som et internt arbejdsredskab uden reel betydning for behandlingen af lovforslaget. Borgernes høringssvar bør i stedet tilgås direkte på Vejdirektoratets hjemmeside, eller Folketinget kan anmode om at kritikken fremstilles på en mere objektiviseret og retvisende facon.

Antageligvis kan fremsætte tilsvarende kritik af Vejdirektoratets sammenfatning af Borgernes høringssvar afgivet under Borgerhøringen vedr. Udkast til lovforslaget.

I det følgende skitseres Egholmmotorvejen og dens konsekvenser set fra et flertal af borgernes synsvinkel.

4.2.1. Egholmmotorvejens planlagte forløb – hvis lovforslaget vedtages

Egholmmotorvejen udgør en 22,3 km lang forlængelse af den eksisterende Hirtshals-motorvej, E39, i nord, frem til E45 syd for fjorden med 5 tilslutningsanlæg og 2 motorvejskryds. (Forslag til anlægslov, se kortet side 6).

Størstedelen af strækningen forløber kun få hundrede meter fra samtlige vestlige boligområder i Nørresundby og Aalborg. Motorvejen er kun fri af bymæssig beliggenhed få kilometer nord for fjorden. Motorvejen er i bymæssig bebyggelse, hvor den krydser Limfjorden og hele dens forløb syd for fjorden helt frem til tilkoblingen til E45 syd ved boligområdernes afslutning ved Dall. Selv de allernærmest beliggende oplandsbyer som Vadum, Frejlev, Svenstrup, skal forsat køre på landevej frem til Nørresundby eller Aalborg, da trafikanterne kun opnår en tilkørselsadgang til motorvejsnettet ca. 5 km. før de plejer. Afstanden mellem den foreslåede forlængelse af E39 og den eksisterende E45 er på det bredeste sted kun 10 km. (Forslag til anlægslov, se kortet side 6, samt vejteknisk beskrivelse side 24)

Motorvejen har et forløb med 4 spor i bredden, der skal bygges på søjler og forløbe over terræn på en dæmning fra 2,5 m. eller på søjler over eksisterende indfaldsveje, det meste af vejen på søjler 10-20 meter i højden.

Det er med andre ord, ikke en motorvej "nænsomt" indpasset i det eksisterende terræn.

4.2.2. Egholmmotorvejens fordele - hvis lovforslaget vedtages

Ifølge lovforslagets bemærkninger

”vil den mest markante virkning på vejnettet være, at det udbyggede motorvejsnet mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen. Lige som rejsetiden i og omkring Aalborg generelt vil blive reduceret. Samtidig vil virksomheder få lettere adgang for medarbejdere, kunder transport af varer m.m.”

(Forslag til Udkast til anlægslov, side 23).

4.2.3. Egholmmotorvejens miljøkonsekvenser – hvis motorvejen vedtages

Den mest markante virkning, som Vejdirektoratet anfører, som kan opnås ved Egholmmotorvejens etablering, udgøres kun af mindsket risiko for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 (mig: navnlig i tunnellen) eller på Limfjordsbroen, og forkortet rejsetid (mig: ca. 5 min., når der ses bort fra hændelser) i og omkring Aalborg.

Det er åbenlyst, at flertallet af Borgerne ikke støtter det fremsatte forslag om en Egholmmotorvej som en acceptabel løsning af de trafikale udfordringer i Aalborg ”ved hændelser”.

Borgerne – og et stort mindretal i de politiske organer - finder de miljømæssige konsekvenser af forslaget alt for voldsomme, navnlig i lyset af, at trafiksituationen kan løses uden disse betydelige konsekvenser.

Kritikken af Egholmlinjen, der både har retligt og politisk indhold, angår navnlig

- Uacceptabel stigning i sundhedsskadelig **indendørs-støj** for mere end 26.000 borgere. Konsekvenserne forsvinder ikke ved at vejdirektoratet henholder sig til særlige gennemsnitsberegningsmetoder på baggrund af mindre trafik end vejens kapacitet, og kun oplyser om støj, der med de ”beregninger” overstiger 58 db.
- Uacceptabel stigning i sundhedsskadelig og stærkt generende **udendørs støj** for et ubelyst men meget stort antal borgere.
- Uacceptabel **forurening af grundvand/drikkevand** i Drastrup og Lindholm, der forsyner 1/3 af byens borgere, i strid med drikkevandsdirektivet. Konsekvenserne forsvinder ikke af, at det ikke er Vejdirektoratets opgave at forsyne Aalborgs borgere med rent drikkevand.
- Uacceptable sundhedsmæssige risici for befolkningen i forhold til **lungehindekræft ved indånding**, når anlægget påbegyndes på uoplyst grundlag med etablering midt i Dall, Aalborg og Nørresundbys gamle (uregistrerede) asbestdeponier på land og når op hvirvlet asbestfibre fra fjordens sediment tørrer ud i strandkanten langs fjorden. Risikoen forsvinder ikke af, at deponiernes kendte eksistens afvises af vejdirektoratet og Transportministeren.
- Uacceptable sundhedsmæssige risici for **bughindekræft og testikelhindekræft** ved synkning af asbest, når asbestfibre aflejret i fjordens sediment frigives til vandsøjlen og føres med strømmen til badeområderne bl.a. ved Egholm, Nørresundby strandpark, Friluftsbadet, og Aalborg Havnebad, eller optages i fødekæden i fisk, fugle og pattedyr. Risikoen

forsvinder ikke af, at deponiernes kendte eksistens og brugen af fjorden "som losseplads" afvises af vejdirektoratet og Transportministeren.

- Uacceptabelt **tab af materielle goder** i form af økonomiske konsekvenser for nærliggende ejendommen, der bliver usælgelige, umulige at belåne, eller må sælges langt under nuværende ejendomspris. Det er Aalborgs nuværende dyreste kvarterer. Hvor skal borgere, der hidtil har værdsat rolige boligområder, bosætte sig herefter?
- Uacceptabelt **tab af rekreative arealer** på land og til vands, der benyttes af byens borgere og de mange foreninger, der er navnlig knyttet til de vestlige bydele. Problemet forsvinder ikke af, at Vejdirektoratet fortier eksistensen af de mange foreninger i området.
- Uacceptabelt **tab af kulturarv og landskab**, herunder at øen Egholm landfæstets, Lindholm Høje skamferes, Øster Å-dalen gennemskæres af endnu et motorvejs-anlæg og det flade havbundslandskab syd for fjorden ødelæggelse af et enormt byggeri på betonsøjler med lygtepæls-belysning?
- Uacceptable biologiske konsekvenser for **udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området** N15, H15 og F1 i strid med habitatdirektivets artikel 6.
- Uacceptable biologiske konsekvenser for **udpegningsarter og fugle** også uden for Natura 2000-området, hvor linjeføringen gennemskærer det faktiske levested i strid med fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets artikel 6.
- Uacceptable biologiske konsekvenser for en række **Bilag IV-arter** i strid med habitatdirektivets artikel 12 og 16.
- Uacceptable konsekvenser for den **økologiske tilstand i Limfjorden** i forhold til vandkvalitet og ålegræs. Fjorden er i forvejen i "dårlig økologisk tilstand" og i den vestlige og østlige ende endda i "ringe økologisk tilstand." Yderligere forringelse er i strid med vandrammedirektivet.
- Uacceptable konsekvenser for **klimaet**, navnlig i lyset af Paris-aftalen og Folketingets egne klimamål. Konsekvenserne for klimaet forsvinder ikke af, at Vejdirektoratet undlader at medregne det reelle CO2 forbrug eller værdiansætter det prismæssigt for lavt.

4.2.4. Mindre indgribende løsninger, der bør undersøges

Borgerne anviser mindre indgribende løsninger, hvoraf flere påviseligt aflaster den nuværende tunnel og Limfjordsbroen bedre end Egholmmotorvejen

- **et enkelt nyt tunnel-rør med 3 spor og vendbar trafikretning** øst for Limfjordstunnel
- en **Citytunnel** vest for tunnelen på E45, der servicerer bytrafikken, der skal krydse fjorden, og som reelt er den, der er årsag til problemerne.

- en **Ådals-tunnel**, der ligger lidt mere vestligt, end Citytunnelen, og aflaster E45 på en længere strækning.
- konkrete løsninger, og mindre ændringer af de problematiske punkter på E45, herunder ændring af kridtsvinget og borgmestersvinget og en **afkørsel til City Syd**
- Udbedring af den **kollektive trafik**, både bus og tog
- **Politiske løsninger**, der begunstiger samkørsel og hjemmearbejde, herunder road-prising eks. i myldretid

Alle løsningerne er foreslået med fokus på støj-genekoncentration, så det er muligt at kombinere med øget støjsikring af E45, eksempelvis kan store dele af E45 overdækkes.

4.2.5. Folketingets vurdering?

Borgerbevægelsen vil opfordre dig som medlem af Folketinget til at forholde dig selvstændigt til Egholmmotorvejens indvirkning på miljøet og Borgernes kritik, og sammenholde denne med, at motorvejens mest "markante virkning" er, at den "*mindsker risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen.*"

Vejdirektoratet har ikke forholdt sig hertil.

Der er som oplyst indledningsvist tale om en bestillingsopgave fra før 2007, som tiden for længst er løbet fra. Transportministeren heller ikke. Han har afvist al kritik. Også han udfører en bestillingsopgave fra en anden tid.

Kritikken er lige så vedholdende ignoreret af Aalborg Kommune og Region Nordjylland – udelukkende af politiske grunde og en aftale fra før 2007: "*Vi må stå sammen, ellers får vi ikke noget*".

Borgernes kritik er fremsat vedholdende igennem mere end 10 år, og hverken kan eller bør ignoreres af Folketinget. Folketinget skal således forholde sig til borgernes kritik og de miljømæssige konsekvenser af Egholmmotorvejen.

Er de miljømæssige konsekvenser af Egholmmotorvejen acceptable eller er borgernes kritik berettiget?

Kan risikoen for sammenbrud i trafikken i Aalborg ved hændelser på E45 eller Limfjordsbroen løses mindre indgribende og miljømæssigt mere bæredygtigt. Hvilke løsninger foreslår borgerne og bør de undersøges nærmere, inden den endelige beslutning træffes?

Du bør være opmærksom på, at VVM-direktivet foreskriver, at relevante alternativer, der indkommer i høringen, bør undersøges.

5. Folketingets afgørelse – nægtelse eller tilladelse

Afgørelsens indhold – når Folketinget har færdigbehandlet lovforslaget, kan udgøres af en tilladelse eller en nægtelse.

Borgerbevægelsen opfordrer Folketinget til at nægte at give tilladelse til projektet. Processen forinden lovforslagets fremsættelse er ulovmedholdelig og stærkt kritisabel, som beskrevet ovenfor.

Beslutningen er – selv hvis der ses bort fra de mange retlige fejl i processen – utidssvarende og miljøkonsekvenserne alt for store, navnlig i lyset af at de trafikale udfordringer ved Aalborg kan løses med langt mindre indgribende midler. Borgernes modstand og meget aktive deltagelse i demokratiet bedes respekteres.

Hvis Folketinget agter at vedtage lovforslaget, er det fremsatte udkast til Forslag utilstrækkeligt. Dels er det mangelfuldt i henhold til Justitsministeriets vejledning om lovkvalitet. Blandt andet mangler en Ekspropriationsbestemmelse. Det anføres således i vejledningen *”Ekspropriation kan kun finde sted med hjemmel i lov. Indeholder en lov ikke hjemmel til indgreb af ekspropriativ karakter, kan et sådant indgreb derfor ikke foretages. Det gælder, uanset om der betales erstatning. Indeholder loven hjemmel til at foretage ekspropriation, opstiller grundloven de yderligere krav, at ekspropriationen skal være påkrævet af hensyn til almenvellet, og at der betales fuldstændig erstatning. Det gælder også, hvis indgrebet foretages direkte ved lov.”*

I forhold til lovforslagets enkelte bestemmelser, skal disse iagttage kravene i VVM-direktivets artikel 8a, også selvom tilladelsen gives ved en anlægslov.

Lovforslaget er i sin nuværende udformning en blanco-check – hvor ingen – heller ikke domstolene – kan efterprøve, hvad der egentlig er givet tilladelse til. Domstolene skal kunne læse lovforslagets §-tekst og dets bemærkninger, og herefter skal det stå knivskarp: Hvad er det præcist der er særkende ved dette projekt, og hvordan skal det udføres? Det er det, der er formålet med en VVM-tilladelse, hvad end den gives ved en anlægslov eller ej.

- | | |
|------------------------|---|
| Note 1: | Note 1 er forkert. Lovforslaget gennemfører ikke habitatdirektivet eller Fuglebeskyttelsesdirektivet. Der gives en tilladelse, og i den forbindelse er direktiverne (eller de burde de være) iagttaget. Hvis disse direktiver implementeres i denne anlægslov, mangler en lang række af de andre – relevante direktiver også, at blive nævnt. |
| Forslagets § 1, stk. 1 | Bestemmelsen er alt for upræcis til at give et retvisende billede af projektets særkende. Hvilket areal skal indvindes? Hvor mange og stier skal anlægges eller omlægges? |
| Forslagets § 1, stk. 2 | Bestemmelsen og det medsendte kortbilag er utilstrækkeligt. Hverken borgere eller beslutningstagere kan ikke se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Projektets placering er upræcis. Projektets særkende er i forhold til højde og konstruktion fremgår ikke. |
| Forslagets § 2 | Alt for upræcis til at opfylde kravet om, <i>at de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og m muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, og hvis det er relevant overvågningsforanstaltninger.</i> Bestemmelsen skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelige VVM-tilladelse. Navnlig i lyset af Udkast til bemærkninger til loven heller ikke bidrager til at definere de miljømæssige betingelser. |
| Forslagets § 4 | For upræcis - samme begrundelse som vedr. Forslagets § 2. Er det både dem, de er anført i VVM-2011 og Miljøkonsekvensrapport 2021? Eller kun |

dem i Miljøkonsekvensrapport 2021? Hvilke afværgeforanstaltninger er det da egentlig – dem i miljøkonsekvensrapporten, dem i væsentligheds-vurderingen for natura 2000-området, dem der angår Bilag IV-arterne eller dem der angår fugle eller havmiljøet? Hvad med drikkevand og støj?

- Forslagets § 5, stk. 1 Stk. 1 fastslår at projektet ikke kræver tilladelse. Det forekommer forkert, at loven skal ophæve krav om tilladelser der udgør EU-retlig implementering. Lovteknisk er der andre løsninger, som normalvis tages i brug. Dette er en mærkelig bestemmelse
- Forslagets § 5, stk. 2 Hvorfor skal bestemmelserne ophæves indenfor hele anlægslovens anvendelsesområde – hvor længe skal de det? For tid og evighed? Og kan man det, når flere af bestemmelserne udgør implementering af EU-direktiver? (nej det kan man ikke). Det findes lovteknisk andre løsninger, der ikke tilsidesætter EU-retten.
- Forslagets § 5, stk. 3, Stk. 3 fastslår herefter at transportministeren skal "varetage hensynene" bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2. Nej tak. Grundlovens § 3 skal iagttages. Vi må fastholde legalitetsprincippet og magtens tre-delning som fundamentet for vores demokrati, også for Transportministre.
- Forslagets § 5, stk. 4 Hvorfor skal der ikke betales afgift af muligvis stærkt forurenede havbund-sediment med asbestfibre og andre tungmetaller?
- Forslagets § 6, stk. 1-5 Borgerbevægelsen erindrer om Århus Konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang afskæres, mangler en præcision om, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene. Stk 2 og stk. 3 udgør en krænkelse af VVM-direktivets artikel 9a. Transportministerens Call-inbeføjelse er dertil alt for omfattende.
- Forslagets § 6, stk. 6 Hvordan vil Folketinget forsvare at sætte Ankestyrelsens tilsyn med Aalborg Kommune ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter en lang række love? Skal det gøres muligt at varetage usaglige hensyn? Udøve magtfordrejning? Eller på anden måde tilsidesætter de forvaltningsretlige grundsætninger? Der er stort behov for at Ankestyrelsen har tilsyn med netop Aalborg Kommune.
- Forslagets § 8-10 Forslaget er for vidtgående. Gæsteprincippet misforstås og udvides til at omfatte ledninger på ejerens egen grund. Det er i strid med grundlovens § 73.
- Forslagets § 10 Det fremgår at tvister om erstatning truffet i medfør af afgørelser efter § 10 afgøres af eksp.- og taksationsmyndigheden. § 10 indeholder ikke hjemmel til at nogen kan træffe afgørelse. Bestemmelsen giver ikke mening.
- Forslagets § 11, stk. 1 Bestemmelsen om facade isolering er for upræcis. Hvornår er man "særlig støjramt"? De grænser der fremgår af lovbemærkningerne er alt for

højt sat. Folketinget bør tage ansvaret på sig, hvis det accepteres at etablere en motorvej så bynært. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.

- Forslagets § 11, stk. 2 Ansøgningsfristen for facadeisolering på 36 måneder er for kort tid. Navnlig i lyset af, at Vejdirektoratets støjberegninger ikke har oplyst borgerne om mulig støjpåvirkning ved vejens fulde kapacitet. Ansøgninger bør være mulige at indgive indtil vejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
- Forslagets § 11 stk. 4 Ordningen om facadeisolering bør ikke kun gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
- Forslagets § 12 Hvad udgør udgiften?
- Forslagets § 13 Der mangler en angivelse af hvem der er søgsmålsberettigede. Stk. 2 opfylder ikke kravene i Aarhus Konventionen. Det er utilstrækkeligt, at retssager skal anlægges i uvished om omkostningerne herved helt frem til sagen afgøres ved dom. Reglerne om fri proces tilgodeser ikke miljøforeninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces. Folketinget opfordres til at benytte anledningen til at forbedre retsstillingen på dette område, herunder sikre en mere hensigtsmæssig implementering af Aarhus Konventionen og de tilsvarende regler i VVM-direktivet.
- Forslagets § 14 Ikrafttrædelses tidspunktet er fastsat til den 1/7-2022.
- Føler du, at du kan gøre det forsvarligt på baggrund af den tidsplan, Transportministeren mener, skal gælde for dit arbejde? Eller er tidsplanen så stram, at du reelt ikke har en chance?
Når du gennemlæser høringssvarene, vil du kunne se, at borgerne har oplevet processens tidsmæssige rammer uanstændige.
Er det sådan, du synes, det fineste redskab i den demokratiske værktøjskasse, en borgerhøring, skal pågå? Som en pludselig straf hen over julen i en Corona-nedlukning og af en varighed på det absolut mindst lovlige antal dage?
Det er dit medansvar, at du som Folketingsmedlem kan varetage dit hverv i henhold til grundloven behørigt. Det er også dit ansvar at de myndigheder, der skal bistå med de lovforberedende skridt, udviser respekt for at dialogen med borgerne er demokratiets fundament – og at det er Folketinget, der skal stå ende for det endelige resultat af en anlægslov, jf. grundlovens § 73.

6. Afsluttende

Det fremsatte forslag til anlægslov med tilhørende bemærkninger og forudgående lovforberedende proces er velegnet til at belyse "kvalitetsniveauet" for Vejdirektoratets arbejde. Projektet omkring den 3. Limfjordsforbindelse er det første projekt, hvor Vejdirektoratet har varetager den lovforberedende del, forestået udarbejdelsen af VVM-rapporten og afholdt borgerhøringer helt frem til stadiet for et udkast til en anlægslov.

Egholmmotorvejens miljømæssige konsekvenser er enorme. Tiden er løbet fra en løsning som den. Borgernes modstand er berettiget. Det giver ingen mening at gennemtrumfe en beslutning, der møder så meget modstand og har så voldsomme konsekvenser, ved lov. Det vil være et demokratisk overgreb.

Den eneste grund til at Egholmmotorvejen, er nået frem til stadiet som en forslag til anlægslov, er at det har været muligt at udøve et ekstremt stort politisk pres fra lokalt hold. Det har dog kun været muligt fordi legalitetsprincippet – grundlovens væsentligste juridiske redskab – ikke er blevet iagttaget i perioden fra 2007 og frem til i dag. Processen har manglet fornødent lovgrundlag.

Processen har været under al kritik. Forslaget om en anlægslov for Egholmmotorvejen er en af de første motorvejsstrækninger, der er planlagt efter nedlæggelse af amterne i 2007, som er nået helt frem til et udkast til anlægslov.

Folketinget opfordres til at afvise vedtagelse af anlægsloven med henvisning til den kritisable proces. Vejdirektoratets beskrivelse af projektets væsentlige indvirkninger på miljøet er heller ikke retvisende som beslutningsgrundlag. Der anvendes en form, der skjuler de reelle miljømæssige konsekvenser i eksempelvis indforståede beregninger og et spin-sprog, der ikke hører hjemme i en miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensrapporten skal kunne anvendes som beslutningsgrundlag – ikke til at skjule de konsekvenser en beslutning rent faktisk vil have for beslutningstager. Formen går igen i bemærkninger til lovforslaget.

Folketinget bedes derfor tillige forholde sig til den del af kritikken, der angår vejdirektoratets fremstillingsform af de miljømæssige konsekvenser i sine rapporter, Vejdirektoratets afvikling af de borgerrettede aktiviteter, og Vejdirektoratets fremstilling af projektets særkende i sit udkast til anlægslov.

Folketinget opfordres tillige til at nedsætte et udvalg, der skal gennemgå den aktuelle lovgivning med henblik på genindførelse af retssikkerhedsgarantierne – også i forbindelse med den lovforberedende proces. Det er ganske enkelt for sent, at der først er adgang til en prøvelse ved domstolene, når Folketinget har vedtaget anlægsloven. Ikke blot for de berørte borgere og den berørte offentlighed, men også for Folketinget egne arbejds gange.

Med lov skal land bygges. Vel og mærke en grundig gennearbejdet og gennemtænkt lov fremkommet efter et respektfuldt og ordentligt lovforberedende arbejde.

Med venlig hilsen



Louise Faber
Formand
Advokat, Ph.d.

Medsendte bilag

- Bilag 1** 2021-11-13 Borgerbevægelsens anmodning om tilsyn med Aalborg Kommune omfattende Anmodning med tillægsskrivelser, men uden bilag.