



Til Folketinget

Tillige sendt til Transportudvalget og
Miljø- og Fødevareudvalget

Borgerbevægelsen

Ida Maries vej 16
9000 Aalborg
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk
borgerbevaegelsenaalborg@gmail.com

Formand

Louise Faber
Tlf: 22799535
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 2/1-2024

Anmodning om parlamentarisk kontrol med Transportminister Thomas Danielsen: Transportministeren fastholder lovstridig høring af Miljøkonsekvensrapport-2023 og udkast til anlægslov vedr. Egholmmotorvejen. Høringsfristen er med overlæg fastsat så kort, at offentligheden og berørte myndigheder forhindres i at udtale sig kvalificeret

På vegne af Borgerbevægelsens anmodes Folketingets medlemmer om at varetage parlamentarisk kontrol med Transportminister, Thomas Danielsen, for ministerens embedsførelse i forbindelse med den igangværende høring om Miljøkonsekvensrapport 2023 og forslag til anlægslov vedr. Egholmmotorvejen.

Torsdag den 7/12-2023 omkring middag offentliggjorde Vejdirektoratet på sin hjemmeside VD.dk sin supplerende miljøkonsekvensrapport til 3. Limfjordsforbindelse (Miljøkonsekvensrapport-2023). Høringsfristen er angivet til 11/1-2024. Samtidig iværksatte Transportministeren sin høring vedr. forslag til anlægsloven med samme høringsfrist.

Der er altså tale om en høringsfrist for to samtidigt iværksatte høringer på 5 uger der løber hen over julen 2023/2024. Beregnes fristen således at lørdage, søndage og helligdage fratrækkes, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971, og der tages hensyn til danske juleferietraditioner, er der givet en høringsfrist på kun 19 arbejdsdage.

2. Baggrund

På hjemmesiden VD.dk under 3. Limfjordsforbindelse blev høringen dertil offentliggjort uden forudgående varsel omkring. Ingen har således kunne tilrettelægge ferieafholdelse på forhånd, der kunne imødegå tidspresset. På hjemmesiden er anført følgende om baggrund for den nye høring:

”Vejdirektoratet afsluttede i foråret 2021 en miljøkonsekvensvurdering af den 3. Limfjordsforbindelse. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er bl.a. gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering og Bilag IV-vurdering af odder, flagermus og padder. Derudover er der foretaget nye vurderinger af målopfyldelse for overfladevandforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster. I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, så er der

kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.” Udskrift af forsiden medsendes som **Bilag 1**.

De dokumenter, der er sendt i høring, fremgår af vejdirektoratets hjemmeside VD.dk under ”Dokumenter”. Udskrift af siden medsendes som **Bilag 2**.

Den 15/12-2023 anmodede Borgerbevægelsen om fristforlængelse. (**Bilag 3**) Anmodningen blev fulgt op af supplerende skrivelse den 18/12-2023 (**Bilag 4**). Den 20/12-2023 afviste Vejdirektoratet at bevillige fristforlængelse (**Bilag 5**), således anføres:

”I forlængelse af vedlagte brev fra Transportministeriet, så skal jeg hermed meddele, at Vejdirektoratet fastholder høringsfristen for fremsendelse af bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Hvad angår Miljøstyrelsens muligheder for at kunne vurdere materialet inden for høringsfristen, så kan det oplyses at Miljøstyrelsen har været tæt inddraget i processen omkring de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.”

Det fremgår af afvisningen, at denne sker med henvisning til den medsendte afvisning om fristforlængelse besluttet af Transportminister Thomas Danielsen. (**Bilag 6**). Transportministerens beslutning lyder:

”Transportministeriet finder ikke anledning til at påtale over for Vejdirektoratet, at en høringsfrist på i alt 35 dage ikke skulle være tilstrækkeligt til at gennemgå direktoratets supplerende høring. Transportministeriet har derfor heller ikke til hensigt at ændre høringsfristen.”

2. Transportministerens beslutning er ulovlig

Transportministerens beslutning om ikke at forlænge en høringsfrist, der helt åbenlys er for kort, er ulovlig af to grunde:

For det første er Transportministerens beslutning ulovlig, da tidsfristen med fuldt overlæg er fastsat så kort, at berørte myndigheder, herunder eksempelvis Aalborg Kommune og Miljøstyrelsen ikke kan gennemføre de sagsgange, der er nødvendig for en forvaltning, der som berørt og kompetent myndighed skal udarbejde et kvalificeret høringssvar.

For det andet er Transportministerens beslutning ulovlig, da den medfører en åbenlys tilsidesættelse af kravene til en høringsperiode i Vejlovens § 17h, stk. 6 og stk. 7, idet fristen er åbenlys for.

Vejdirektoratet skal iagttage vejlovens § 17h, stk. 6, 2. pkt., lyder:

*”Vejdirektoratet fastsætter **en passende frist** for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, **dog mindst 8 uger**, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.”*

Vejlovens § 17h, stk. 7, lyder:

*”I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med **en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.**”*

Til støtte for at Vejdirektoratet har fastsat en for kort høringsfrist henvises til det allerede anførte i **Bilag 3** og **Bilag 4**. Det er transportministeren, der har ansvaret for, at Vejdirektoratet overholder lovgivningen.

I forhold til anmodningen om, at Folketinget skal foretage parlamentarisk kontrol med Transportministeren, bemærkes, at Vejdirektoratet har fastsat sin høringsfrist efter vejloven under politisk påvirkning af Transportministeren, idet hovedårsagen til fristfastsættelsen beror på Transportministerens interesser i at fremsætte sit lovforslag i februar 2024 som anført i lovprogrammet. Det er dermed Transportministerens politiske interesser, der er vægtet højere, end overholdelse af de proceshensyn og miljøhensyn, der skal varetages efter i vejloven. Transportministerens tidsplan for anlægslovens fremsættelse i henhold til sit lovprogram og politiske agenda om dens vedtagelse udgør et usagligt hensyn. Vejlovens § 17 h, stk. 6 og stk. 7, udgør implementeringen af VVM-direktivet og EU's Miljøbeskyttelsesdirektiver.

Der er tale om udøvelse af ulovlig magtfordrejning, der er skadelig for tilliden til Folketinget.

3. Transportministeren obstruerer Miljøstyrelsens kvalitetssikring med overlæg

Miljøministeriets høringssvar udgør generelt et af de vigtigste høringssvar, der afgives i forbindelse med en ministeriel høring. Det skyldes, at Miljøministeriet er en særlig myndighed, som er omfattet af VVM-direktivets afgrænsning af hvilke kompetente myndigheder, der *skal* afgive udtalelser om en miljøkonsekvensrapport, jf. VVM-direktivets artikel 5 og artikel 6.

I henhold til VVM-direktivets artikel 5, stk. 2, sidste pkt. skal

”Den kompetente myndighed hører de i artikel 6, stk.1, nævnte myndigheder, før den afgiver sin udtalelse.”

Det fremgår af artikel 6, at det drejer sig om

”myndigheder, som på grund af deres særlige ansvar på miljøområdet (...) får mulighed for at afgive udtalelse om de oplysninger, som bygherren har fremlagt”.

Det er oveni købet anden gang i træk, at der igangsættes en høring vedr. anlægslov for Egholmmotorvejen hen over julen. Første gang var julen 2021/2022 med en høring angående udkast til forslag til anlægslov (**Bilag 7**) oprindeligt i perioden fra 3. december 2021 til 3. januar 2022.

Miljøstyrelsen påpegede allerede dengang at myndigheden ikke havde tilstrækkelig tid til at svare kvalificeret på høringen. Til dokumentation medsendes:

- Foreløbigt høringssvar fra Miljøstyrelsen den 5/1-2022 vedr. vand, (**Bilag 8**) hvor Miljøstyrelsen anfører:

”Det er umiddelbart H&Vs vurdering, at MST er ”berørt myndighed” i forhold til miljøvurdering af projektet. Det bemærkes, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov desuden har været ret kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige - eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.”

Svaret fremsendes til vejdirektoratet den 7/1-2022 (**Bilag 9**)

- Endnu et foreløbigt høringssvar fremsendes den 10/1-2022 fra MST vedr. habitatbeskyttelse (**Bilag 10**), hvor Miljøstyrelsen anfører:

”MST bemærker indledningsvist, at MST ikke har haft miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse i høring tidligere i forløbet og at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov, set i den sammenhæng, har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt fuldt ud at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er fagligt korrekte – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.

MST kan altså ikke i tilbundsgående omfang (jf. nedenfor anførte bemærkninger), kommentere og vurdere beskrivelserne af de miljømæssige konsekvenser og af projektets overensstemmelse med gældende lovgivning og praksis på naturområdet, jf. habitatbekendtgørelsen, artsfredningsbekendtgørelsen, naturbeskyttelsesloven m.fl.”

- Den 13/1-2022 indsender MST et supplerende høringssvar på 9 sider vedr. habitatbeskyttelse og råstoffer (**Bilag 11**). Heri anføres:

”Den nu foreliggende miljøkonsekvensrapport (MKR) for 3. Limfjordsforbindelse var i offentlig høring (som debatoplæg) på Høringsportalen i marts-april 2021.

MKR blev ikke sendt i høring hos Miljøstyrelsen (MST). Det er umiddelbart MST’s vurdering, at MST er ”berørt myndighed” i forhold til miljøvurdering af projektet, og at MST i den forbindelse burde have været hørt.

Det bemærkes i forlængelse af ovenstående, at høringsperioden for udkastet til forslag til anlægslov har været ganske kort. Dette indebærer, at det ikke har været muligt at vurdere, om grundlaget for vurderinger i MKR er tilstrækkeligt, om vurderingerne er rigtige – eller om vurderinger og konklusioner i MKR er korrekt gengivet i det fremsendte udkast til anlægslov.

Miljøministeriet skal bemærke, at der er igangsat dialog med Transportministeriet om ovennævnte miljøvurderinger med henblik på at sikre relevant miljøfaglig

kvalificering af disse inden lovforslagets behandling i Folketinget.”

- Miljøstyrelsen indleverer herefter endnu et foreløbigt høringsvar den 9/2-2022 (**Bilag 12**) vedr. anlægsloven og dens forenelighed med EU-miljødirektiverne, hvor det konkluderes:

”MST har ved gennemgang af MKR for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter MSTs vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den MKR, der var i høring februar-april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg. Der er i kommentarerne til udkastet til forslag til anlægsloven nedenfor henvist til en række af disse mangler.”

Det kan konstateres, at miljøministeriets fire høringsvar vedr. Miljøkonsekvensvurdering 2021 er hovedårsagen til, at Miljøkonsekvensvurdering-2023 nu er i høring, jf. også miljøkonsekvensrapport 2023's indledningstekst, side 6 - afsnit 4:

”Baggrunden for denne anbefaling er primært, at Miljøministeriet i sit høringsvar har peget på et behov for en Natura 2000-konsekvensvurdering. Derudover foreslår Miljøministeriet, at der udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, som præciserer anlægsprojektets påvirkning af grundvand og overfladevand (vandløb, søer og Limfjorden).”

Det er åbenlyst, at Miljøstyrelsens høringsvar, er hovedårsagen til, at anlægsloven ikke kunne fremsættes til vedtagelse, og at Vejdirektoratet skulle udarbejde de manglende vurderinger vedr. konsekvenser for Natura 2000-området og vandmiljøet. Det bemærkes, at der er tale om helt nye vurderinger, der følger af EU-miljødirektiver, som Vejdirektoratet ikke har foretaget lovformeligt i en tidligere miljørapport, hverken i 2021 eller i 2011.

Nu, hvor høringen - for anden gang - igangsættes hen over julen, er Transportministeren således fuldt ud bekendt med, at Miljøstyrelsen ikke kan nå at kvalitetssikre de nye rapporter inden for den meget korte tidsramme. Det kunne styrelsen heller ikke i 2021/2022. Det er derfor helt forventeligt, at Miljøministeriet anmoder om fristforlængelse den 14/12-2023 (**Bilag 13**). Som begrundelse anfører Miljøministeriet:

”Da høringen kører hen over juleferien og der er tale om et meget omfattende materiale i de to høringer, der skal behandles sammen, anmoder Miljøstyrelsens fagenheder Hav- og Vandmiljø samt Arter og Naturbeskyttelse om fristudsættelse til ultimo januar 2024.

Jeg kan oplyse, at Miljøstyrelsen også har bedt miljøministeriets departement om at anmode Transportministeriet om fristforlængelse i sagen fsva. høringen over anlægsloven.

Jeg skal venligst anmode om en hurtig afklaring, da vores fagenheder har meget svært ved at nå det, og oplyser, at de vil være tvunget til at skrive et ikke uvæsentligt forbehold ind i Miljøstyrelsens høringsvar, hvis en fristudsættelse ikke kan imødekommes.”

Vejdirektoratet afviser uagtet den 15/12-2023, allerede dagen efter, at bevillige fristforlængelse. Igen med henvisning til brev fra Transportministeriet. (Se **Bilag 13**) I Brevet anfører Anders Robodo Petersen (Arp) på vegne af Transportministeren (se **Bilag 13**):

”Vi har nu vendt jeres anmodning om en forlænget frist på bemærkninger til anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse. Det følger af lovprogrammet, at transportministeren fremsætter anlægsloven februar II. **Med de processer der er forud for fremsættelsen af loven, vurderer vi ikke, at det er muligt at forlænge høringsfristen yderligere.**”

Transportministeriet henviser således endnu engang til tidsplanen i lovprogrammet, som et hensyn der vægter højere, end den ministerielle høring og miljøstyrelsens mulighed for at afgive et kvalificeret høringssvar. Lovprogrammets tidsplan er ikke et sagligt hensyn. Tvært i mod er det åbenlyst, at den ministerielle høring skal ske indenfor de tidsrammer, der er nødvendige til opfyldelse af direktivernes formål og fyldestgørende miljøkonsekvensvurderinger.

Transportministeriet anfører videre:

”For en god ordens skyld bemærker vi, at et udkast til anlægsloven tidligere var i høring tilbage 2021-2022. **I den forbindelse modtog vi et høringssvar med bemærkninger fra jer d. 13. januar 2022. På baggrund af de modtagne bemærkninger blev lovforslaget ikke fremsat, da høringssvaret medførte, at der var behov for at foretage nogle supplerende vurderinger af påvirkningerne af miljøet.**

De supplerende miljøkonsekvensvurderinger er nu foretaget og indarbejdet i det reviderede lovforslag, som vi sendte i høring d. 7. december. Som vi forstår det på Vejdirektoratet, har Miljøstyrelsen været tæt inddraget i processen omkring de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.”

Transportministeren henviser her til den sidste høringsfase, der som anført oprindeligt løb fra den 3/12-2021 med forlængelse til den 3/1-2021. Perioden indeholdt ca. 24 arbejdsdage for Miljøministeriet. Den nuværende høring udgør som anført kun 19 arbejdsdage, og er således endnu kortere.

Transportministeren henviser dertil som begrundelse for at afslå forlængelse, at det var Miljøministeriets høringssvar af 13/1-2022, der medførte behovet for udarbejdelse af Miljøkonsekvensrapport 2023. Det er ikke i overensstemmelse med det faktiske hændelsesforløb. Det var Miljøstyrelsens høringssvar, der blev indleveret den 9/2-2023, der medførte behov for en supplerende Miljøkonsekvensrapport jf. således også Transportministerens pressemeddelelse af 2/3-2022. (**Bilag 14**). Det høringssvar, der forsat betegnes som foreløbigt, blev indleveret efter 38 arbejdsdage.

Transportministeren presser helt åbenlyst Miljøstyrelsen tidsmæssigt i en grad, at miljøstyrelsens retigheder som kompetent myndighed efter VVM-direktivets artikel 6 må anses for tilsidesat. Risikoen for at anlægsloven fremsættes til vedtagelse uden at Transportministeren har overholdt beskyttelsen af vand og arter i EU-miljødirektiver er således stor.

Det kan konstateres, at Transportministeren tillige presser Aalborg Byråd, og også forhindre byrådets medlemmer i at nå at kvalitetssikre Miljøkonsekvensrapporten ved indhentelse af udtalelser fra fagforvaltningerne og ved mulighed for politiske drøftelser på oplyst grundlag. Til dokumentation medsendes Aalborg Kommunes anmodning om fristforlængelse vedtaget den 11/12-2023 (**Bilag 15**) og henholdsvis Transportministerens afvisning heraf (**Bilag 16**) og Vejdirektoratets afvisning (**Bilag 17**), Begge den 15/12-2023.

Afsluttende

Vejdirektoratets hensyntagen til Transportministerens tidsplan for sin anlægslov m.v. er ikke et sagligt hensyn efter vejlovens § 17h, stk. 7 om Vejdirektoratets høring vedr. en Miljøkonsekvensrapport.

Folketinget anmodes derfor om at udøve parlamentarisk kontrol med Transportministerens udøvelse af politiserende embedsførelse i strid med lovgivningen.

Det er utilstedeligt, at Transportministeren vægter en ikke bindende tidsplan for en anlægslov, herunder sagsbehandlingen af høringssvarene højere, end at offentligheden og berørte myndigheder kan gennemgå høringsmaterialet og udarbejde kvalificerede høringssvar. Transportministeren forhindrer dermed at offentligheden og kompetente myndigheder kan opnå reel deltagelse i processen. Dette er i strid med Vejloven. Vejlovens regler om høringsfrister, der udgør en implementering af VVM-direktivet og EU's miljødirektiver, der skal overholdes af vejdirektoratet. Det må Transportministeren ikke forhindre.

Transportministerens embedsførelse udgør grov magtfordrejning, som Folketinget bedes stoppe.

Det bemærkes, at Vejdirektoratets høring udgør en del af den lovforberedende fase frem mod en eventuel vedtagelse af en anlægslov, der gennemføres med hjemmel i vejloven. Vejlovens § 17h om høringsfrister, er en formforskrift, som det i sidste ende er Folketingets ansvar er iagttaget. Vejdirektoratets tilsidesættelse af Vejlovens § 17h udgør en væsentlig sagsbehandlingsfejl, der kan medføre, at Folketingets eventuelle efterfølgende vedtagelse af anlægsloven, vil kunne erklæres ugyldig af domstolene.

Folketinget anmodes om at pålægge Transportministeren at forlænge høringsfristen til 7/3-2024, idet en frist på i alt 3 måneder anses for passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Med venlig hilsen



Louise Faber

Formand

Advokat, Ph.d.

Medsendte Bilag

Bilag 1 - 2023-12-07 VD.dk - Forside projekt 3. Limfjordsforbindelse

Bilag 2 - 2023-12-07 VD.dk – dokumenter

Bilag 3 - 2023-12-15 Klage over Vejdirektoratets høringsperiode for MKV-2023

- Bilag 4** - 2023-12-18 Supplerende bemærkninger til Klage over VDs høringsperiode for MKV-2023
- Bilag 5** - 2023-12-20 VD til BB- afvisning af fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 6** - 2023-12-20 TRM afviser at forlænge høringsfristen
- Bilag 7** - 2022-12-03 TRM høring af MST - Anlægslov 2022
- Bilag 8** - 2022-01-05 MST foreløbige høringssvar, Hav og vand, MKV-2021
- Bilag 9** - 2022-01-07 MST fremsendelsesbrev høringssvar, hav og vand, MKV-2021
- Bilag 10** - 2022-01-10 MST foreløbige Høringssvar habitatbeskyttelse MKV 2021
- Bilag 11** - 2022-01-13 MST supplerende Høringssvar Habitatbeskyttelse og råstoffer MKV 2021
- Bilag 12** - 2022-02-09 MST Supplerende høringssvar anlægslov-2022
- Bilag 13** - 2023-12-20 MST og VD om fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 14** - 2022-03-02 TRM pressemeddelelse om MKV-2021
- Bilag 15** - 2023-12-11 Referat af Byrådets om evt. fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 16** - 2023-12-15 TRM afslag til Aalborg Kommune om fristforlængelse MKV-2023
- Bilag 17** - 2023-12-15 VD afviser fristforlængelse til byrådet MKV-2023