

# Bilag 3



## BORGER BEVÆGELSEN

Til Vejdirektoratet  
Og Transportministeriet

Sendt per mail til  
Vd@vd.dk og trm@trm.dk

Borgerbevægelsen

Ida Maries vej 16  
9000 Aalborg  
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk  
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com

Formand

Louise Faber  
Tlf: 22799535  
Borgerbevaegelsen@live.dk

Aalborg den 15/12-2023

Jeres 2021-3128

### **Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen – Høringsfristen er ikke passende**

---

Torsdag den 7/12-2023 omkring middag offentliggjorde Vejdirektoratet på sin hjemmeside sin supplerende miljøkonsekvensrapport til 3. Limfjordsforbindelse (MKR-2023).

Høringsfristen er angivet til 11/1-2024.

Den offentliggjorte høringsfrist svarer til 5 hele uger, eller i alt 35 dage, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971 artikel 3, litra c) og litra b). Perioden omfatter 3 nationale helligdage i Danmark (25/12-2023 og 26/12-2023 samt 1/1-2024). Perioden omfatter 22 arbejdsdage, når lørdage, søndage og helligdage fratrækkes, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971.

Det er Borgerbevægelsen opfattelse, at Vejdirektoratets høringsfrist på:

#### **22 arbejdsdage**

ikke udgør en "passende frist" for høringen af den berørte offentlighed og myndigheder om miljøkonsekvensrapporten. Tages der hensyn til at perioden mellem jul og nytår er en traditionel ferieuge, er der reelt tale om en høring på kun

#### **19 arbejdsdage**

I den henseende bemærkes, at høringen vedr. MKV-2011 pågik i perioden fra 25. februar til 30. april 2021, svarende til 9 uger, heraf 5 helligdage og 17 lørdag/søndage. I alt pågik høringen over 42 arbejdsdage.

---

# Bilag 3

Høringen vedr. MKV 2021 pågik i perioden 27/6 til 31/8-2011, svarende til 9 uger og 2 dage, heraf 0 helligdage, men tre ugers industriferie, og 18 lørdag/søndage. I alt pågik høringen over 32 arbejdsdage.

Det kan derfor konstateres, at Vejdirektoratets høringsperiode vedr. MKV-2023 udgør den til dato korteste høringsfrist vedr. 3. Limfjordsforbindelse. Der er ikke på behørig vis taget højde for at høringen pågår i julemåneden. Der er ikke på behørig vis taget højde for, at høringen angår et kompleksprojekt, der reelt udgør en retlig lovliggørelse af den fejlbehæftede MKV-2021, jf. Miljøstyrelsens høringssvar af 13/1-2021. Endelig bemærkes, at høringen er igangsat uden forudgående oplysninger herom på Vejdirektoratets hjemmeside.

Det er dertil problematisk, idet Transportministeren i samme periode har igangsat en høring vedr. udkast til anlægslov, hvortil høringssvar skal indleveres til en helt anden myndighed.

**Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at der ikke er fastsat en passende frist, hvorfor Vejlovens § 17h, stk. 7, jf. stk. 6, må anses for tilsidesat.**

## 1. Kravet om passende frist - Lovgivningen

Vedtagelsen af en motorvej er omfattet af VVM-direktivet, direktiv 2011/92/EU med ændringer i medfør af direktiv 2014/52/EU, jf. VVM-direktivets bilag I.

I henhold til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, kan medlemsstaterne i tilfælde

*“(...) hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, **forudsat at målene med dette direktiv opfyldes.**”*

Det fremgår af VVM-direktivets præambel, at en af målene med Direktivet er, at medlemsstaterne skal sikre en effektiv offentlig deltagelse. VVM-direktivets præambel (16) anfører herom:

*“En effektiv offentlig deltagelse i beslutningstagningen giver offentligheden mulighed for at fremsætte udtalelser og give udtryk for betænkeligheder, som kan være relevante for beslutningerne, og som beslutningstageren kan tage hensyn til, således at ansvarlighed og gennemsigtighed i beslutningsprocessen fremmes og offentlighedens opmærksomhed omkring miljøspørgsmål og dens støtte til beslutningerne øges.”*

Tidsrammen for den offentlige høring fastsættes i VVM-direktivets artikel 6, stk. 6 og stk. 7. Ordlyden er:

6. Der fastsættes **rimelige tidsrammer for** de forskellige faser, der giver tilstrækkelig tid til:
  - a) **at informere de myndigheder**, der henvises til i stk. 1, og offentligheden, og

# Bilag 3

- b) at de myndigheder, der henvises til i stk. 1, og den berørte offentlighed kan forberede sig på og opnå reel deltagelse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er omfattet af denne artikel.
- 7. Tidsrammerne for høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensvurderingsrapporten, jf. artikel 5, stk. 1, **må ikke være kortere end 30 dage.**

Bestemmelsen udgør EU's implementering af Aarhus Konventionen, jf. Rådets afgørelse om at indgå i Aarhus Konventionen den 24/10-2003 nr. 2003/0249, som Danmark som medlemsstat tillige er forpligtet til at iagttage. Derudover har Danmark tiltrådt Aarhus Konventionen selv. Det følger af Aarhus Konventionens artikel 6, stk. 3 og stk. 4.

- 3. Offentlighedsprocedurerne skal omfatte **rimelige tidsrammer** for de forskellige faser, der tillader rimelig tid til at informere offentligheden i overensstemmelse med stk. 2, **og til at offentligheden kan forberede sig på og opnå reel deltagelse under hele miljøbeslutningsprocessen.**
- 4. Hver part sørger for, at offentligheden inddrages tidligt i processen, mens alle muligheder stadig er åbne og effektiv offentlig deltagelse kan finde sted.

Bestemmelsen blev vedtaget i medfør af Rådets direktiv 2014/52/EU af 16/4-2014. Det fremgår af præambel (36), at formålet med kravet om rimelige tidsrammer er

*"For at fremme en mere effektiv beslutningsproces og **øge retssikkerheden** bør medlemsstaterne sikre, at de forskellige trin i miljøkonsekvensvurderingen af projekter gennemføres inden for rimelige tidsfrister, afhængigt af projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. Disse tidsfrister bør under ingen omstændigheder føre til, at man går på kompromis med opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, navnlig ikke dem, der følger af anden EU-lovgivning på miljøområdet end dette direktiv, og heller ikke med offentlighedens deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse"*

VVM-direktivet er implementeret i Vejlovens kapitel 2a. 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.**"*

Og i medfør af vejlovens § 17h, stk. 7. Bestemmelsen 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.**"*

# Bilag 3

(Det er mine fremhævelser både i ovenstående og efterfølgende bestemmelser)

Derudover er VVM-direktivet implementeret i Miljøvurderingsloven. Miljøvurderingsloven finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages ved en anlægslov. Dog har Folketinget taget stilling til hvad en rimelig høringsfrist er i dansk ret til projekter, der kan vedtages af kommunerne, og som typisk er væsentligt mindre end projekter der vedtages ved anlægslov.

I henhold til Miljøvurderingslovens § 35, stk. 5, in fine, er høringsfristen for høring af offentligheden er **mindst 8 uger**.

## 2. Kravet om passende frist – berørte myndigheder

Antallet af arbejdsdage er navnlig relevant i forhold til fastsættelse af en passende frist for myndighederne, der ikke kan påregnes at kontoret åbent eller medarbejdere til at besvare høringen i ferier, på helligdag eller i weekenden. Det vil derfor i særlig grad være i strid med Rådets direktiv 2014/52/EU af 16/4-2014 præambel (36), hvorefter tidsfristerne under ingen omstændigheder føre til, at man går på kompromis med opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, navnlig ikke dem, der følger af anden EU-lovgivning på miljøområdet end dette direktiv, hvis berørte myndigheder, ikke gives tilstrækkelig tid til at gennemgå høringsmaterialet.

Miljøstyrelsen er en særlig berørt myndighed, der skal sikre opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder vedr. vand, beskyttede arter, fugle og Natura-2000 områder. Netop de forhold som Miljøstyrelsen påtalte som mangelfulde i vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport fra 2021 i forbindelse med Vejdirektoratets høring om udkast til forslag til anlægslov. Miljøstyrelsens høringssvar medsendes som Bilag 1.

Miljøstyrelsen kritiserer, at styrelsen ikke er blevet hørt som "berørt myndighed i forhold til MKV-2021, men kun høres som berørt myndighed i forhold til anlægsloven.

Således 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." (Bilag 1, side 9)*

Høringen vedr. anlægslov 2022 pågik ligeledes henover jule i perioden 3/12-2021 til 2/1-2022 svarede til 4 hele uger, heraf 8 lørdag/søndage og 4 helligdage, i alt 18 arbejdsdage. Den blev efter klager forlænget til 7/1-2022, således at den påløb i alt 22 arbejdsdage. Den igangværende høring er således af præcis samme længde, som høringen i 2021/2022. Fraregnes juleferie udgør perioden kun 17 arbejdsdage.

# Bilag 3

Miljøstyrelsen skulle således også da forholde sig til Miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven i den meget korte høringsfrist på 22 arbejdsdage. I forhold til høringsperiodens længde bemærkede Miljøstyrelsen i 2021, at:

*”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. (Bilag 1, side 9)*

Tilsvarende anføres i Miljøstyrelsens overordnede bemærkninger til 3. Limfjordsforbindelse vedr. naturbeskyttelsesdirektiverne (Bilag 9, side 10)

*”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.”*

Miljøstyrelsen fremsendte den 9/2-2022 sine supplerende bemærkninger til udkast til forslag til anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse (Bilag 2). her anføres:

*”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.”*

Den efterfølgende mangelliste er omfattende og fylder i alt 10 sider med lille skrifttype.

Den igangværende høring angår således reelt en retlig lovliggørelse af Vejdirektoratets mangelfulde MKV-2021, for så vidt angår de af Miljøstyrelsen påpegede mangler. Det kan dermed samtidig konkluderes, at Vejdirektoratet fuldt ud vidende om, at Miljøstyrelsen i 2021/2022 fandt perioden for kort til forsvarlig sagsoplysning, igen har iværksat en meget stram høringsfrist hen over julen – uden hensyntagen til, at berørte myndigheder, herunder den mest relevante myndighed af alle: Miljøstyrelsen, tidligere har gjort opmærksom på, at fristen ikke er passende for forsvarlig myndighedsbehandling.

# Bilag 3

Miljøstyrelsen er naturligvis ikke eneste berørte myndighed. Aalborg Kommune er i særdeleshed også en berørt myndighed. Det fremgår af Mediernes dækning af sagen, at Aalborg Kommune vil anmode Transportministeriet og Vejdirektoratet om en forlængelse af høringsfristen i forbindelse med planerne for en tredje Limfjordsforbindelse, da de endelige hørings svar ellers skal behandles på et ordinært byrådsmøde den 22. januar 2024. (Se **Bilag 3**).

Det **gøres gældende**, at Vejdirektoratet ikke ved den fastsatte frist har sikret opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, navnlig for dem, der følger af anden EU-lovgivning på miljøområdet, som varetages af andre berørte myndigheder.

## 3. Kravet om passende frist – kompleksitet og omfang

Det fremgår af Miljøministeriets vejledning, at fristen:

*”bør fastsættes med behørigt hensyn til navnlig ferier, omfang mv.”<sup>1</sup>*

Tilsvarende anføres i Karnovs Noter til bestemmelsen:

*”Der er tale om en minimumsfrist, og myndigheden skal ved fristfastsættelsen i det konkrete tilfælde tage højde for kompleksiteten og omfanget af det konkrete projekt, ligesom der ved fastsættelsen af fristen skal tages hensyn til, om høringen finder sted i længere ferieperioder, f.eks. jule- og sommerferie.”*

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden, skal Vejdirektoratet tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er.

Egholmmotorvejen er et komplekst projekt, hvilket netop er årsagen – og har været offentligt angivet som årsagen til – at der var behov for den supplerende MKV-2023. Vejdirektoratets vurderinger i MKV-2021 var ikke fyldestgørende i 2021, jf. Miljøstyrelsens hørings svar, hvilket bevidner, at projektet tillige er meget komplekst for vejdirektoratet selv

Den passende frist skal derfor vurderes i lyset af miljøkonsekvensrapportens omfang, herunder dens sammenhæng med den supplerende miljøkonsekvensrapport fra 2021 og Miljøkonsekvensrapporten fra 2011. Til sammen er der tale om en høring, der angår et projekt omfattet en vurdering på samlet 1811 sider, indeholdt i

- supplerende Miljøkonsekvensrapport 2023 vedr. Egholmlinjen, 591 sider
- supplerende Miljøkonsekvensrapport 2021 vedr. Egholmlinjen, 531 sider,
- Miljøkonsekvensrapport 2011, del 1 og del 2, 689 sider.

Hertil kommer de mange underrapporter, der alene til den supplerende Miljøkonsekvensrapport 2023 angår yderligere 475 sider, bestående af En bilagsrapport, 382 sider, fravigelse for Bilag IV-arten

---

<sup>1</sup> Jf. Miljøministeriets udkast til vejledning om miljøvurdering af projekter, (2020), side 74

# Bilag 3

Odder, 47 sider, Projektbeskrivelse, 10 sider, Opdaterede støjberegninger, 17 sider, Trafikberegninger, 8 sider, Klimamæssige konsekvenser, 6 sider, Samfundsøkonomiske beregninger, 5 sider.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke ved den fastsatte frist har taget fornøden højde for projektets kompleksitet og omfang.

## 4. Kravet om passende frist – ferie og helligdage

Det fremgår af Miljøministeriets vejledning, at fristen:

*”bør fastsættes med behørigt hensyn til navnlig ferier, omfang mv.”<sup>2</sup>*

Tilsvarende anføres i Karnovs Noter til bestemmelsen:

*”Der er tale om en minimumsfrist, og myndigheden skal ved fristfastsættelsen i det konkrete tilfælde tage højde for kompleksiteten og omfanget af det konkrete projekt, ligesom der ved fastsættelsen af fristen skal tages hensyn til, om høringsperioden finder sted i længere ferieperioder, f.eks. jule- og sommerferie.”*

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke ved den fastsatte frist har taget fornøden højde for, at høringsperioden er igangsat i julemåneden, herunder julens helligdage og juleferie med mange væsentlige nationale traditioner.

## 5. Afsluttende

Afsluttende bemærkes at sagsakterne (Bilag 1 og Bilag 2) viser, at den supplerende MKR-2023 reelt udgør en retlig lovliggørelse af den mangelfulde MKR-2021. Det fremgår af transportministerens pressemeddelelse den 2/3-2022 (Bilag 4), at Vejdirektoratet har vurderet dette:

*”Anlægsloven var oprindeligt planlagt til fremsættelse i februar 2022, men Vejdirektoratet, der har ansvaret for de forudgående miljøkonsekvensvurderinger, har vurderet, at der er behov for mere tid til at sikre en tilstrækkelig belysning af visse dele af miljøkonsekvensvurderingerne.”*

Det er ikke sandt. Det er Miljøstyrelsen, der har vurderet det.

I lyset af, at der er tale om en retlig lovliggørelse af en fejlbehæftet og mangelfuld rapport, skal landets øvrige myndigheder naturligvis være i stand til at besvare Vejdirektoratets høringer, under iagttagelse af almindelige sagsgange, herunder indkaldelsesfrister og udførelse af almindelige procedurer med medvirken fra fagligt personale. Dette nødvendiggør en høringsfrist af passende længde, der ikke inddrager ferier og helligdage. Navnlig skal Miljøstyrelsens arbejdsgange tilgodeses, idet det er Miljøstyrelsen der skal sikre iagttagelse af EU-direktiverne, der skal beskytte miljøet.

---

<sup>2</sup> Jf. Miljøministeriets udkast til vejledning om miljøvurdering af projekter, (2020), side 74

# Bilag 3

Tilsvarende behov gælder for offentligheden, der tillige udgøres af foreninger, der skal sikre iagttagelse af vedtægter m.v. der sikre foreningsmæssigt lovlige høringssvar gennem de procedurer, der gælder herfor.

Derudover er der behov for at sikre offentlighedens adgang og tid til at sikre at oplysninger af relevans for høringen kommer ud til offentligheden. Der gøres så godt som intet fra Vejdirektoratets side, til at informere og oplyse borgerne – udover at offentliggøre rapporterne.

Vejdirektoratet offentliggør end ikke betids en tidsplan på sin hjemmeside, om hvornår høringen igangsættes, således at offentligheden kan forberede sig. Vejdirektoratet holder sine planer om offentliggørelses tidspunkter skjult for offentligheden, der må forsøge at indrette sig på rygter og anden håndsoplysninger.

I det lys findes en høringsfrist på 19-22 arbejdsdage i julemåneden ikke at have en passende længde. En høringsfrist på 30 dage for en supplerende Miljøkonsekvensrapport vedr. et så kompleks projekt og med et så omfattende materiale er heller ikke passende længde. Fristen bør end ikke fastsættes på 8 uger, da der er tale om en høring, der omfatter mere materiale og angår et mere komplekst projekt end sædvanlige projekter, der normalvis er underlagt 8 ugers høring, efter miljøvurderingsloven. Det bemærkes at VVM-direktivets frist er ”mindst 8 uger”.

En passende frist vedr. en Miljøkonsekvensrapport, der angår så omfattende et anlægsprojekt, der skal udmunde i en vedtagelse ved en anlægslov, må fastsættes i måneder. 3 måneder findes passende for den aktuelle rapport. Ellers afskæres offentligheden og berørte myndigheders adgang til at kan forberede sig på og opnå reel deltagelse.

Det forekommer som om Vejdirektoratet har mest fokus på at opfylde Transportforligets udmeldte tidsplan om fremsættelse af anlægslov til vedtagelse i februar 2023 og fysisk igangsættelse af projektet i 2025 er ikke et sagligt hensyn. Her henvises blot til pressemeddelelsen 2/3-2022 (**Bilag 4**), men dokumentationen for denne type udmeldinger er omfattende. Transportministeren meddeler således allerede inden de supplerende undersøgelser er lavet, at de ikke får nogen betydning for projektets igangsættelse. I pressemeddelelsen anføres

*”Framsættelsen af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse har været på lovprogrammet i 2021/2022, men udskydes til næste samling. (...) **De yderligere undersøgelser får ikke betydning for tidsplanen for selve anlægget, som først skal gå i gang i 2025.** (...)”*

*Med aftalen om fremtidens infrastruktur fra juni 2021 blev regeringen enige med Radikale Venstre, Kristendemokraterne, Liberal Alliance, Venstre, Konservative, Nye Borgerlige og Dansk Folkeparti om at afsætte 7 milliarder kroner til en tredje forbindelse over Limfjorden. **Udskydelsen af fremsættelsen ændre ikke på aftalen og påvirker ikke den samlede tidsplan for 3. Limfjordsforbindelse.**”*

Tilliden til vejdirektoratets og Transportministerens saglighed påvirkes naturligvis negativt af den type udmeldinger.



# Bilag 3

Det er i det hele ganske upassende og meget problematisk, at Vejdirektoratet og Transportministeren varetager politiske hensyn på bekostning af demokratiske hensyn, og nærmest tilstræber at forringe berørte myndigheder og offentlighedens deltagelse i vedtagelsesprocessen, for at fremskynde vedtagelse af et projekt, som et stort flertal af borgerne er modstandere af.

**På det grundlag anmodes venligst om, at høringsfristen forlænges til 7. marts 2024.**

Jeg skal – i lyset af den aktuelt korte høringsfrist - venligst anmode om svar på min anmodning inden juleferien.

Med venlig hilsen



**Louise Faber**  
Formand  
Advokat, Ph.d.

## Medsendte Bilag

- Bilag 1** - 2022-01-13 Miljøministeriets Høringssvar
- Bilag 2** - 2022-02-09 Miljøministeriets Supplerende høringssvar
- Bilag 3** - 2023-12-11 TV2-Nord
- Bilag 4** - 2022-03-02 Transportministeriets pressemeddelelse