

Hørings svar til Forslag til Lov om anlæg af motorvej mellem Billund og Give

Anlægsloven skal afvises. Den er i modstrid med EU-lovgivningen.

I Transportministeriets annoncering af høringen om denne anlægslov omtales motorvejsstrækningerne Klode Mølle-Løvel og Billund-Give som 2 etaper af Midtjysk Motorvej.

I Vejdirektoratets rapport nr. 456-2013 fra december 2013 om ”Strategisk analyse af mulige linjeføringer” ses de to vejstrækninger benævnt som hhv. etape 2 og etape 4 af den Midtjyske Motorvej mellem Haderslev og Hobro.

I Infrastrukturforlig 2035 (IP35) står der ”at den resterende del af den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035”.

Der er således ingen tvivl om, at de to motorvejsstrækninger er en del af et større projekt, der blot afventer beslutning om finansiering.

Et sådant stort anlægsprojekt skal efter EU-lovgivningen miljøvurderes i sin helhed, før der kan træffes beslutninger om gennemførelse af hele eller dele af projektet. Dette er ikke sket. EU-domstolen har ved adskillige domme fastslået, at en fuldstændig vurdering af hele projektet ikke kan omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, som så miljøvurderes hver for sig.

En samlet strategisk miljøvurdering er ikke ligegyldig. Den skal afdække, om der i det samlede projekt er væsentlige miljöhensyn, der gør at projektet skal opgives eller ændres, eller om der findes alternative løsninger. En strategisk miljøvurdering skal også bringes i offentlig høring, så offentlighedens syn på en ny motorvej og dens mulige placering kan komme til politikernes kendskab.

En samlet strategisk miljøvurdering af den Midtjyske Motorvej vil vise, at der er store miljømæssige udfordringer i etape 1, 3 og 5, hvor motorvejen f.eks. skal føres direkte igennem Natura2000 områder.

Beslutter Folketinget med nærværende anlægslov at påbegynde etaperne 2 og 4 uden at kende de miljømæssige udfordringer for de resterende etaper, lukker man ikke blot øjnene for de miljøproblemer, som videreførelsen af motorvejen vil medføre; man forbryder sig også mod EU-lovgivningen.

Anlægsloven skal afvises. Projektet økonomi er dårligt beskrevet.

I lovforslagets bemærkninger pkt. 5.1.1 er projektets rentabilitet ikke selvstændigt beskrevet. Der er i stedet henvist til de samfundsøkonomiske vurderinger af motorvejsstrækningen Give-Haderslev, som fremgår af VVM-undersøgelsen af denne strækning i 2020. Her er nettonutidsværdien for en motorvej Vest om Billund oplyst til at være ÷ 683 mio. kr. eller lavere, og den interne rente er 3,4 % eller lavere. De usikre tal skyldes, at der for den resterende del af denne motorvejsstrækning er flere endnu ikke afklarede valgmuligheder.

Når det samtidig betænkes, at beregningerne er lavet før 2020 - og altså på et tidspunkt, hvor de økonomiske forhold i byggebranchen så helt anderledes ud – kan man nok tillade sig at konkludere, at dette motorvejsprojekt ikke er samfundsmæssigt rentabelt.

Den gennemføres kun fordi nogle motorvejsglade trafikordførere i juni 2021 syntes det var en god idé og sørgede for at få den med i et trafikforlig. Siden da har ingen nok så gode argumenter kunnet

ændre ved den beslutning for ”en aftale er en aftale”, og den er forligspartierne nu ”tvunget” til at gennemføre. Med andre ord har efterfølgende nye oplysninger end ikke givet anledning til blot at sætte spørgsmålstejn ved den indgåede aftale.

Den Midtjyske Motorvej skal gentænkes.

Der er således al mulig grund til at stoppe op og undersøge, om hele den Midtjyske Motorvej er et miljømæssigt og økonomisk fornuftigt projekt, eller om der er alternative løsninger med færre omkostninger, som lige så effektivt kan løse de trafikale udfordringer ned gennem Jylland.

Det er oplagt at se på, om man kan mindske de miljø- og klimamæssige omkostninger og opnå en lige så effektiv løsning ved at opgradere det eksisterende vejnet.

Det kan man selvfølgelig ikke vide noget helt præcist om på nuværende tidspunkt, fordi man ikke har villet gennemføre den EU-lovpligtige Strategiske Miljøvurdering af hele den Midtjyske Motorvej.

Den danske forligskultur stækker Folketingets beslutningskompetence.

Folketingets forligskultur reducerer Folketinget til et gummistempel på aftaler, der er indgået mellem ganske få transportordførere i en lukket kreds. De enkelte folketingsmedlemmer kan godt glemme egne holdninger – de tvinges til at gå med på alle de kompromisser og studehandler, som deres repræsentanter i infrastrukturforliget har indgået.

Forligskulturen forsvares med, at den sikrer stabilitet i lovgivningen - den er rationel. Men den er også gift for folkestyret, for den stiller sig i vejen for, at beslutninger kan påvirkes af ny viden, og den gør politikerne tonedøve over for den folkelige debat.

Når et forlig er indgået, så står det ikke til at ændre. En aftale er en aftale!

Det er især problematisk ved komplicerede forlig som Infrastrukturplan 2035, som består af en blanding af projekter, som alle kan være enige om nødvendigheden af, og så en række projekter, som der ikke umiddelbart er enighed om, men som aftales på plads efter devisen ”hvis I stemmer for vores ønsker, så stemmer vi også for jeres ønsker”. På den måde kan man få projekter med, som der reelt ikke er et flertal, der ønsker. De motorvejsglade har fået deres motorveje, og de jernbaneglade har fået deres skinner.

Forligsmagerne har fået deres forlig i hus, og Folketinget bliver end ikke bedt om at behandle og godkende forliget. Det bliver blot orienteret.

Naturen, menneskene, miljøet og klimaet er der ingen, der har tænkt på.

Den danske forligskultur svækker borgernes mulighed for at blive hørt.

Når Folketinget behandler lovforslag, er det muligt for offentligheden at kommentere forslagene og evt. få foretræde for det udvalg, der behandler forslaget, inden der træffes beslutninger. Borgernes synspunkter kan indgå i politikernes drøftelser og påvirke beslutningerne.

Den mulighed eksisterer ikke i forhold til politiske forlig. Her kommer beslutningerne først til offentlighedens kendskab, når de er truffet, og der reelt ikke kan ændres på beslutningerne.

For trafikprojekterne i IP35 arrangeres der ganske vist høringer af borgerne, organisationer og andre myndigheder, men høringssvarene medfører kun sjældent ændringer i de vedtagne projekter, fordi politikerne har låst sig selv fast i en forligstekst, der ikke kan ændres.

Det betyder f.eks., at det ikke er muligt at få en seriøs debat om alternative trafikløsninger, der er bedre for naturen, mennesker, miljøet og klimaet - blot fordi der i forligsteksten står ”motorvej”.

Infrastrukturplan 2035 bør genåbnes.

Særligt grelt er det, når man ved forligsindgåelsen har meget lidt viden om konsekvenserne af det samlede forlig og forligets enkelte dele. Det gælder da i særdeleshed ved store trafikprojekter, hvor man først efterfølgende skal i gang med undersøgelser af de enkelte projekters indvirkning på natur, mennesker, miljø og klima.

Ved indgåelse af Infrastrukturplan 2035 kendte aftaleparterne end ikke til Vejdirektoratets CO₂-beregninger for anlæg og vedligehold af projekterne. De hemmeligholdte tal kom først frem efter forliget var indgået. Det er dybt kritisabelt.

Alene vejprojekterne stod til at udlede mere end 3 mio. ton CO₂. Og det tal holder endda ikke.

For i anlægsloven er CO₂-udledningen i anlægsfasen angivet til at være op til 20 % højere end i de hemmeligholdte tal ved forligsaftalen i 2021.

Derfor skal infrastrukturaftalen genåbnes, så vi kan få justeret klimaberegningerne for projekterne og få gennemført den Strategiske Miljøvurdering af hele den midtjyske motorvej og andre projekter, hvor det er krævet i EU-lovgivningen.

Motorvejens støjbelastning er undervurderet.

Det er et demokratisk problem, at det beslutningsgrundlag om støjbelastning, som Vejdirektoratets giver politikerne, er misvisende.

MKV-rapportens beregning af støjbelastningen viser ikke de faktiske støjgener. Det skyldes, at Vejdirektoratet angiver støjbelastningen som et gennemsnit af den lave natbelastning og den høje dagbelastning hen over året.

Støjbelastningen midt på dagen, hvor der er mest trafik, er retvisende for de reelle støjgener, og den er markant højere end dette gennemsnit. At der er stille om natten, gør det jo ikke lettere at udholde den kraftige støj midt på dagen.

Vejdirektoratets beregninger medtager endvidere ikke den strukturbårne lavfrekvente vejstøj.

Vejdirektoratet anvender sin egen helbredsmæssig støjbelastningsgrænse på 58 dB, som er højere end både WHO's (53 dB), og Miljøstyrelsens (52 dB).

Støjisoleringsordningen er utilstrækkelig.

De misvisende støjberegninger er et problem, fordi det er Vejdirektoratet, der ud fra deres teoretiske beregninger udpeger de ejendomme, der betragtes som "særligt støjramte".

Det bør være uafhængige eksperter, der udpegede disse ejendomme på baggrund af konkrete støjmålinger, når motorvejen er i fuld drift.

Støjisoleringsordningen bør være fuldt dækkende og ikke kun et tilskud. Det er ikke rimeligt, at de borgere, der bliver ramt af samfundsskabte støjgener, selv skal betale en del af udgifterne for afhjælpning af de gener, de påføres.

Det bør også være muligt at få værditabserstatning for de udendørs støjgener, som det f.eks. er gældende for støjgener fra vindmøller.

Muligheden for ansøgning om støjisolering bør gælde, indtil motorvejens fulde kapacitet er nået, og fristen for gennemførelsen skal fastsættes i forhold til en ansøgnings godkendelsestidspunkt.

Der bør være klagemuligheder både i forhold til udpegningen af ejendomme og i forhold til godkendelse af ansøgning om isolering.

Motorvejen er direkte skadelig for bilag IV-arten birkemus.

I bemærkningerne til anlægsloven pkt. 10.7.5.2 vurderes det, at projektet direkte vil påvirke yngle- og levesteder for birkemus. I anlægsfasen vil det ødelægge deres yngle- og rastepladser og i driftsfasen vil det opsplitte deres levesteder. Det anføres endvidere, at der ikke er videnskabelig dokumentation for at de planlagte afværgeforanstaltninger virker.

Man forventer imidlertid at få dispensation til at ødelægge ynglelokaliteten for birkemusene efter Habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, c.

Der er imidlertid ikke tilstrækkeligt grundlag for at give en sådan dispensation, idet

- **der ikke er tale om ”bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser”**
- **der findes anden brugbar løsning – nemlig opgradering af rute 30 til motortrafikvej.**

Motorvejen er en barriere for naturen og for menneskene.

Motorvejen skaber barrierer i naturen – det gør andre veje ikke.

Men motorvejen blokerer dyrenes spredningskorridorer. Det gælder ikke blot de beskyttede og truede dyr som eksempelvis birkemus, men alle dyrearter der er vant til at færdes på tværs af den midtjyske højderyg, og som nu bremses af en ”berlinmur” hele vejen ned gennem Jylland. Det forhindrer genudveksling og biodiversitet og truer dermed dyrebestandenes sundhed.

Motorvejen skaber barrierer mellem lokalsamfund – andre veje gør det modsatte.

Mange små lokalsamfund vil opleve, at det bliver vanskeligere at fastholde det lokale samarbejde om skole, sport og fritid, når motorvejen kommer imellem og giver længere transport.

Motorvejen siges at binde landet sammen – men det gør andre veje vel også.

Man behøver ikke en motorvej for at binde Danmark sammen – og for at binde Danmark sammen med resten af verden.

Motorveje øger mobiliteten, men i hvor høj grad? Vi oplever at komme hurtigere af sted. Men i virkeligheden er det ganske få minutter vi sparer.

I stedet for øger den højere hastighed på motorvejene vores udgifter til drivstof og nedslidning af bilerne, og den højere hastighed øger bilernes CO₂-udledning – uanset hvilken drivkraft vi bruger.

På vegne af Hærvejsmotorvej NejTak

Poul Engholm
Kokær 6
8800 Viborg.

Bilag: Bestemmelser i EU's habitatdirektiv art. 16 og art. 12.

Bilag: udtræk fra EU's Habitatdirektiv:

Artikel. 16

1. Hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan medlemsstaterne fravige bestemmelserne i artikel 12, 13, 14 og 15, litra a) og b):

a)

b)

c) af hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

Artikel 12

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV, litra a), med forbud mod:

a)

b)

c)

d) beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.