

## **Høringssvar til den parlamentariske arbejdsgruppe under Transportudvalget.**

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK ser positivt på, at man vil undersøge mulighederne for at effektivisere og demokratisere processerne omkring store anlægsarbejder.

For os er rammerne for processerne, at et motorvejsprojekt kan afsluttes på 3 måder:

- Der anlægges en motorvej,
- der anlægges en mindre, men dog tilstrækkelig vej (0+ løsning) eller
- det nuværende vejnet beholdes (0 løsning).

Foreningen har siden 2014 deltaget i debatten om en Hærvejsmotorvej først på den fulde strækning fra nord for Hobro til nord for Haderslev med tyngde på den sydlige del, senere på den nordlige del fra Løvel til Klode Mølle. Vores høringssvar er udarbejdet ud fra erfaringer siden 2014.

Her er vores ønsker til en demokratisk motorvejsproces:

### **1. Reelle oplysnings- og debatmøder**

*Oplysnings- og debatmøder bør fra starten være offentlige og arrangeret af uafhængige instanser.*

Typisk er det i dag en politisk forening eller en kommune i samarbejde med en lobbyorganisation, der afholder møder, og de er oftest lukkede for offentligheden. For at borgergrupper og borgere kan få indsigt i de negative sider af en motorvej, er det vigtigt, at en uafhængig instans arrangerer møder, hvor både fordele og ulemper kan få ligeværdig opmærksomhed.

### **2. Transportudvalgets studieture bør også inddrage lokale borgergrupper**

*Transportudvalget bør blive orienteret om et vejprojekt på en afbalanceret måde under deres studieture til potentielle steder for motorveje.*

Transportudvalget har planlagt studieture, som blot lokale politikere og erhvervsfolk blev inviteret til. Det er vigtigt, at lokale borgergrupper også får mulighed for at komme til orde under sådanne studiebesøg, så Transportudvalget ikke får et ensidigt – oftest positivt - syn på en motorvej. Se evt. bilag nedenfor.

### **3. Aktindsigt i lukkede møder**

*Der bør være langt større mulighed for at få aktindsigt i lukkede møder.*

I dag kommer mange oplysninger, som er kritiske over for et motorvejsprojekt ikke frem i lyset. Det betyder, at offentligheden ikke sikres tilstrækkelig oplysning og meddeltagelse i den demokratiske motorvejsproces.

### **4. Regeringsudspil skal være ærlige og ikke taktiske**

*Ærlighed af hensyn til demokratiet bør være vigtigere end taktiske manøvrer.*

Det er dårligt for demokratiet, når potentielle nye og ukendte infrastrukturanlæg forhandles bag lukkede døre, så man som borger ikke kender til debatterede anlæg og kan nå at bidrage med synspunkter, før det er for sent. F.eks. indeholdt regeringens infrastrukturudspil ”Danmark fremad” fra april 2021 intet om en ny jernbane mellem Silkeborg og Århus, men få måneder efter var en del af infrastrukturforliget i juni 2021.

Generelt bør regeringen inddrage borgerne, når de strategiske beslutninger skal træffes. Det er fornuftigt og i øvrigt en del af SMV-direktivet, som Danmark skal overholde.

## **5. Vejdirektoratet bør kun undersøge realistiske linjeføringer for en motorvej.**

*Folketingspolitikere bør ikke initiere eller lade et anlægsprojekt blive undersøgt yderligere, hvis det kommer for en dag, at projektet bliver meget dyrt (økonomisk, klimamæssigt eller naturmæssigt) at gennemføre.*

Vejdirektoratet og lokale borgere vil spare mange unødvendige kræfter, hvis en linjeføring droppes så snart, det er blevet kendt blandt politikere, at linjeføringen er urealistisk. I dag arbejder Vejdirektoratet med analyser, som aldrig vil blive brugt til noget, men som giver politikere legitimitet til lade Vejdirektoratet fortsætte med at analysere en urealistisk linjeføring: Vejloven og almindelig sund fornuft siger, at hvis der er et mindre indgribende alternativ til et stort vejanlæg, så bør alternativet undersøges.

F.eks. bliver der ved Viborg i dag undersøgt en østlig linjeføring til en motorvej. Det blev besluttet som en del af infrastrukturforliget, så vejloven og sund fornuft blev overholdt. Siden er det blevet besluttet også at undersøge en langt mindre indgribende 0+ løsning. Folketingspolitikere har længe sagt, at den østlige motorvej ikke bliver til noget – nogle siger, det vil koste for meget natur andre siger, den bliver for dyr. I den situation bør Vejdirektoratet stoppes i at undersøge den østlige linjeføring yderligere.

## **6. Kvalitetsrapporter fra Vejdirektoratet**

*En rapport fra Vejdirektoratet bør være dækkende, konsistent i sine dele og hovedrapporten bør behandle alle interessenter på lige fod.*

Det siger sig selv, at både positive og negative punkter vedrørende et motorvejsprojekt skal frem i lyset i en rapport – ellers er den misvisende. Det er også vigtigt, at der er overensstemmelse mellem resume, de enkelte dele i hovedrapporten og delrapporterne. Ellers ved man som læser ikke, hvad man skal stole på.

Endvidere bør alle interessenter i et motorvejsprojekt behandles på lige fod. Dvs. i rapporten skal der fokuseres på borgernes interesser i lige så høj grad som erhvervslivets. F.eks. bør ikke bare sparet kørselstid (erhvervslivets interesse), men også konsekvenser for privatøkonomien ( den enkelte husholdnings interesse) fremgå af rapporten.

## **7. Fornyede beregninger på tværs af motorvejsprojekter ved ændrede beregningsmetoder**

*Samfundsøkonomien for infrastrukturprojekter bør genberegnes for alle projekter, når beregningsmetoden ændres.*

Der er enighed blandt embedsmænd i Transportministeriet og Vejdirektoratet om, at samfundsøkonomiske beregninger er et vigtigt redskab til at kunne sammenligne forskellige vejprojekter. Uden tvivl er de enkelte vejprojekters samfundsøkonomi blevet vægtet, da politikere indgik infrastrukturforliget i 2021. Siden er beregningsmetoden blevet ændret i det mindste én gang, nemlig da man valgte i foråret 2024 at følge Finansministeriets nye retningslinier fra juni 2023. Den nye beregningsform får selvfølgelig betydning for alle vejprojekters økonomi, men folketingspolitikere (og interesseorganisationer) får ikke en opdateret beregning på alle projekterne – kun på det projekt, som er til behandling i Transportudvalget på et givet tidspunkt.

Da projekterne er blevet dyrere at anlægge siden 2021, er det nødvendigt, at folketingspolitikere udskyder eller helt fjerner nogle af projekterne fra infrastrukturforliget for at holde sig inden for de økonomiske rammer for forliget. Folketingspolitikere træffer derfor i dag beslutninger på et andet og mere usikkert grundlag end, da infrastrukturforliget blev indgået.

## **8. Borgergrupper bør være vigtige medspillere**

*Det bør det være nemt for borgergrupper og borgere at følge med i og deltage i processen bag en motorvej. Det kræver tilstrækkelige og ajourførte oplysninger fra Vejdirektoratet på nettet, tilskyndelse til at komme med høringssvar og rimelige tidsfrister til at skrive svarene.*

Borgergrupper bør anses som en vigtig hjælp og ikke en hæmsko. De kan være med til at sikre kvalitetsrapporter fra Vejdirektoratet.

En vigtig informationsvej for borgerne er opslag på nettet. Vejdirektoratet bør derfor opdatere sine oplysninger løbende.

Når Vejdirektoratet vil indhente oplysninger - herunder hørings svar - hos borgere, bør direktoratet henvende sig til alle kendte borgergrupper med interesse for processen, som direktoratet kender til. Det siger sig selv, at motorvejskritiske grupper hører med i denne gruppe.

Vejdirektoratet bør give høringsfrister, der er rimelige ift. at nå at kunne give gode hørings svar.

Endvidere bør Vejdirektoratet lade en udividig instans vurdere de indkomne hørings svar for at sikre, at kritiske bemærkninger får den rette opmærksomhed.

### **9. Politikere skal stå til regnskab for deres udtalelser.**

*Politikere skal stå inde for hvad, de siger. Usandheder skal koste dem.*

”Beslutningen er taget” er blevet et ironisk mundheld blandt os modstandere. Med det mener vi, at mange politikere har ytret, at der ikke var mere at tale om, da beslutningen om en motorvej er taget. Vi har hørt det fra tidlige i processen f.eks. før MKV rapporten. Det siger sig selv, at det ikke passer - i hvert fald ikke juridisk set. Nogle borgere vil imidlertid tro på politikerne og ikke komme med berettigede indvendinger på det mest optimale tidspunkt i beslutningsprocessen.

For at undgå unødigt mange problemer senere i motorvejsprocessen, er det vigtigt, at også politikerne anser borgerne som en vigtig medspiller og ikke kommer med uhensigtsmæssige usandheder undervejs.

### **10. Politikere skal tage uafhængige beslutninger**

*Politikere må ikke være inhabile, når de tager store anlægsbeslutninger.*

Politikere og politiske partier, der modtager stor støtte til deres politiske arbejde har mindre troværdighed end andre. Der er ingen tvivl om, at asfalt- og entreprenørbranchen gør, hvad de kan fremme deres sag.

Derfor er det nødvendigt, at det offentlige kender til store som vel som små gaver fra lobbyorganisationer og lignende. På den måde kan det offentlige være ekstra opmærksom på de pågældende politikeres og partiers udtalelser.

På bestyrelsens vegne,

Ellen Frydendal

Formand for HærvejsmotorvejNEJTAK

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele

mobil 25671602

[ellenfrydendal@outlook.dk](mailto:ellenfrydendal@outlook.dk)

Bilag: brev den 27. august 2022 til TR-U vedr. evaluering af studietur juni 2022 til Nordjylland og Midtjylland.

Den 27. august 2022

Til medlemmer af Transportudvalget, Retsudvalget og Transportministeren.

### **Vedr. Evaluering af studietur til Nordjylland og Midtjylland.**

På møde i TR-U den 6. september er dagsordenspunkt 4 ”Evaluering af indenlandsk studietur til Nordjylland og Midtjylland den 13. - 14. juni 2022.

I programmet til studieturen står der, at turen har til formål at ”indhente konkret viden og få indblik i de faktiske forhold”. På TR-Us egen hjemmeside stod der, at turen specifikt i Viborg havde til formål at undersøge ”hvilke synspunkter er der på Hærvejsmotorvejen i Viborg”.

Programmet i Viborg indeholdte imidlertid kun samtaler med Borgmester Ulrik Wilbek og erhvervslivet (Hærvejskomiteen og Business Viborg). Alle tre parter er tilhængere af en motorvej ved Viborg.

Der i Viborg og omegn udbredt modstand mod en motorvej. En opinionsmåling foretaget af Jysk Analyse i november 2021 viste, at tæt på 50 % af de mennesker, der havde taget stilling til vejforholdene ved Viborg, ikke ønskede nogen motorvej.

Modstanden er organiseret i Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK. Foreningen har eksisteret siden 2013 og er særdeles aktiv og bredt funderet lokalt, har besøgt borgmester Ulrik Wilbek, og har henvendt sig til transportministeriet flere gange. Det er ift. formålet med turen kritisabelt, at vi ikke er blevet kontaktet ifm. TR-U besøg i Viborg.

Vi mener, at udvalget bør sikre fremover, at både fortalere og modstandere får lov at blive hørt ifm. deres rejser. Det er ikke demokratisk korrekt kun at lytte til den ene part.

HærvejsmotorvejNEJTAK har skitseret en 0+ løsning, dvs en forbedring af de eksisterende veje. Denne løsning er tilstrækkelig, mindre indgribende og billigere end en motorvejsløsning. Vi vil gerne invitere udvalget på besøg, hvis det en anden gang kommer til Jylland. Under alle omstændigheder vedhæfter vi en pjece om 0+ løsningen.

Det bør nævnes, at kommissoriet for Vejdirektoratets MKV analyse af Hærvejsmotorvejen indeholder 0+ løsningen på lige fod med de to motorvejsløsninger ved Viborg.

Konkret har vi følgende spørgsmål: Vil TR-U sikre, at udvalget fremover møder andre end blot fortalere for en ny motorvej, når de vil høre om de faktiske forhold ?

Da dette brev drejer sig om manglende demokratisk arbejdsform i TR-U, er det også sendt til Retsudvalget og Transportministeren.

Link til opinionsundersøgelse: <https://viborg-folkeblad.dk/artikel/meningsm%C3%A5ling-lokale-m%C3%A6nd-vil-have-h%C3%A6rvejsmotorvej-flertallet-af-kvinder-mener-at-vi-har-asfalt-nok>  
Vedhæftet: Pjece om 0+ løsning.

Venlig hilsen

Ellen Frydendal

Formand for HærvejsmotorvejNEJTAK  
Batum Hedevej 3, 8830 Tjele, mobil 25671602, mail@ellenfrydendal.dk