

Europaparlamentet Udvalget for Andragender (PETI)
Committee on Petition
60 rue Wiertz / Wiertstraat 60
B-1047 – Bruxelles / Brussels

Klage til Europaparlamentet, udvalget for Andragender (PETI)
vedr. SMV-processen vedr. Den Midtjyske Motorvej, Danmark
i forhold til EP/Rdir2011/92 som ændret ved EP/Rdir 2014/54.

Foreningen HærvejsmotorvejNejTak indgiver herved en klage til Europaparlamentet, Udvalget for Andragender (PETI) vedrørende Folketingets tilsidesættelse af EU-lovgivningen, nærmere bestemt EP/Rdir2011/92 (som er ændret i 2014/54).

Tilsidesættelsen sker ved,

1. at Transportministeriet fremsætter en lov til vedtagelse i det danske Folketing, som muliggør påbegyndelse af motorvejsstrækningen Klode Mølle – Løvel, uden der forinden er foretaget en samlet Strategisk Miljøkonsekvens Vurdering (SMV) af hele motorvejsstrækningen Haderslev-Hobro og mulige alternativer.
2. at der ikke er gjort tilstrækkeligt for at inddrage offentligheden på et tidligt tidspunkt i processen, og at der har været væsentlige hindringer for en folkelig debat om motorvejsprojektet.

ad 1: Det er klagers opfattelse at motorvejsstrækningen Klode Mølle-Løvel søges gennemført som en af en række delprojekter, uden der forinden er gennemført en SMV vedr. de miljømæssige konsekvenser den samlede strækning fra Haderslev til Hobro.

Dette er i strid med SMV-direktivet. Det er også i strid med EP/Rdir2011/92 (ændret 2014/52), idet EU-domstolen ved flere lejligheder har slået fast, at en fuldstændig vurdering af et projekt ikke kan omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, når der er kendskab til afledte eller accessoriske projekter (salamimetoden).

A. Den Midtjyske Motorvej. Transportministerens salamimetode.

Den danske transportminister hævder, at der ikke er truffet beslutning om at lave en samlet motorvej fra Haderslev til Hobro. Transportministeren anfører, at der kun er tale om en "politisk ambition" i Trafikforlig 2021, som ikke udgør en plan eller et program, som defineret i SMV-direktivet. (Bilag 1).

Dette bestrides med henvisning til det tidsmæssige forløb, som fremgår af bilag 2. Det fremgår heraf, at der i hele forløbet frem til Trafikforliget 2021, er arbejdet målrettet med analyser, vurderinger og beslutninger vedr. en midtjysk motorvejskorridor gennem hele Jylland fra Haderslev i Syd til Hobro i Nord.

Det fremgår eksempelvis tydeligt af Vejdirektoratets VVM-rapport nr. 600 – 2020, side 4, hvor baggrunden for rapporten beskrives. (bilag 3)

I Vejdirektoratets Strategiske analyse af mulige linjeføringer" (rapport nr. 456 – 2013) nævnes i indledningen på side 4:

"Analysen skal omfatte nærmere vurderinger af forskellige alternative muligheder for placering af en midtjysk motorvejskorridor i Jylland. Desuden skal det undersøges, om det vil være muligt at gennemføre etapevise udbygninger af korridoren"

Det fremgår således klart, at der er tale om en motorvejskorridor gennem hele Jylland, som opdeles i 5 delstrækninger. (Bilag 4)

B. SMV-direktivet vedr. den Midtjyske Motorvej er tilsidesat.

Der er lavet forundersøgelser af det sydlige forløb mellem Give og Haderslev og af det nordlige forløb mellem Give og Hobro.

Men der er imidlertid på intet tidspunkt foretaget en SMV-analyse af hele strækningen, som kan klarlægge de miljømæssige konsekvenser af det samlede projekt.

Der har derfor heller ikke været mulighed for en offentlig debat om det samlede projekt og dets mulige miljøkonsekvenser, hvor interessenter har kunnet give deres mening til kende. Der har ingen adgang været til prøvelse.

C. Motorvejsstrækningen Klode Mølle – Løvel er et delprojekt .

I Folketingets "Infrastrukturforlig 2035" besluttes det at afsætte midler til anlæggelse af motorvejsstrækningen Klode Mølle – Løvel. I forligsteksten fremstilles strækningen som en selvstændig motorvej, selv om den nøje svarer til delstrækning 2 i de hidtidige beskrivelser af den samlede midtjyske motorvejskorridor.

Det fremgår da også af resumeet af Vejdirektoratets MKV-rapport (nr. 625 – 2024) om motorvejsstrækningen Klode Mølle – Løvel, at den skal ses som en del af det samlede motorvejsprojekt fra Haderslev til Hobro. Der står f.eks. på side 28:

"Den ret lave samfundsøkonomiske forrentning af de forskellige løsninger skal ses i sammenhæng med, at strækningen fra Klode Mølle til Løvel kun er en del af en samlet transportkorridor langs den jyske højderyg. Tidligere undersøgelser har vist, at etablering af en sammenhængende motorvej mellem Hobro og Haderslev vil have en væsentlig højere samfundsøkonomisk forrentning og en positiv nettonutidsværdi."

Motorvejsstrækningen Klode Mølle – Løvel har således kun værdi, hvis den videreføres mod nord (delstrækning 1) og mod syd (delstrækning 3).

I Viborg Kommunes høringssvar anføres samme synspunkt:

"Det er vigtigt at understrege, at gennemførelse af denne etape kun er første del af en sammenhængende ny motorvejsforbindelse mellem Haderslev i syd og Hobro i nord. En sammenhængende motorvejsforbindelse fra Haderslev til Hobro vil tilgodese formålet at forbedre vejforbindelserne i Midtjylland, aflaste E45 og rute 13 samt styrke den generelle udvikling i Midtjylland."

D. Motorvejsetapen Klode Mølle – Løvel skal bidrage til at omgå habitatdirektivet og bane vejen for anlæg i Natura 2000 område.

Den konkrete afgrænsning af motorvejsprojektet Klode Mølle – Løvel er foretaget således, at den mod nord slutter umiddelbart før Skals Ådalen, der er et Natura 2000 område, og mod syd slutter umiddelbart før den når frem til store sammenhængende naturområder med stor biodiversitet.

Både syd og nord for denne løsrevne etape kan man altså forudse store miljømæssige problemer med at skulle bygge motorvejen videre, jf. habitatsdirektivets art. 6, art. 12 og art. 16.

Ved således i første omgang at bygge imellem de beskyttede naturområder, lægges der pres på kommende beslutningstagere til at fortsætte byggeriet gennem disse områder med den begrundelse, at der jo allerede er påbegyndt et byggeri, som kun giver mening, hvis hele planen realiseres. De mulige alternativer afskæres derved reelt ved at anvende salamimetoden.

Denne taktik er en bevidst omgåelse af habitatsdirektivets formål, jf. dette citat fra Hærvejskomiteens generalforsamling 2025:

”Begge ordførere valgte at se det positive i, at de nuværende, besluttede etaper lige nu ligger som ”spredte klatter” på landkortet. Det gør de ud fra tanken om, at det dermed er sværere for politikerne at overse de åbenlyse huller i projektet.”

Kilde: <https://www.haervejskomiteen.dk/optimistiske-toner-fra-ordfoerere-paa-komiteens-generalforsamling/>

Det virker således helt bevidst, at politikerne har besluttet at gennemføre dette delprojekt for lettere at få det samlede projekt ført igennem beskyttede områder. Samtidig har man besluttet at der ikke skal foretages en samlet SMV-redegørelse af hele projektet, hvorved miljøkonflikter ikke kommer frem.

Ved denne beslutning udskydes de mest problematiske aspekter af den midtjyske motorvejsstrækning. Samtidig fastlåses en del af det samlede projekt på en måde der begrænser muligheden for alternativer for de efterfølgende delprojekter.

E. Den danske stat undgår bevidst SMV-vurdering af store anlægsprojekter.

Det er ikke usædvanligt, at man i Danmark gennemfører store anlægsprojekter i mindre etaper uden at foretage en forudgående SMV-undersøgelse af det samlede projekt. Der kan f.eks. henvises til klagesagen til PETI vedr. Lynetteholmen – andragende 0511/2021.

SMV-direktivet blev ophævet i den danske ret for statslige anlægslove i 2009 i forbindelse med ”struktureformen”. Direktivet er ikke genindført.

Klager anmoder derfor om at der i EU tages initiativ til:

- at undersøge, om Danmark overholder SMV-direktivet for statslige anlægsprojekter i Trafikforlig 2021 vedr. motorveje.
- at pålægge de danske myndigheder at gennemføre en samlet miljøvurdering af hele den midtjyske motorvej fra Haderslev til Hobro.
- at pålægge de danske myndigheder at stoppe den aktuelle gennemførelse af delprojektet Klode Mølle – Løvel grundet grov tilsidesættelse af sine forpligtelser som medlemsstat.
- at vurdere, om der skal rejses traktatbrudssag mod Danmark for manglende overholdelse af EU's miljølovgivning, og for tilsidesættelse af pligten til at implementere SMV-direktivet i dansk ret for statslige anlægsprojekter.

- ad 2. **Det er klagers opfattelse, at der ikke er gjort tilstrækkeligt for at inddrage offentligheden på et tidligt tidspunkt i i processen, hvilket er i strid med SMV-direktivet, hvori det angives, at offentligheden skal inddrages på ”et så tidligt tidspunkt som muligt.”**
Det er endvidere klagers opfattelse at muligheden for borgernes reelle deltagelse er fjernet.

F. Borgernes inddragelse kommer alt for sent

Allerede ved beslutningen om de strategiske analyser i 2013 og i 2016, burde offentligheden have været inddraget, så borgerne kunne have fået en reel mulighed for at give deres mening til kende om hensigtsmæssigheden og nødvendigheden af den Midtjyske Motorvej.

Først ved udarbejdelsen af MKV-rapporten for den sydlige del (delprojekt 4 og 5 fra Give til Haderslev) i 2020 afholdtes der borgermøder og blev givet mulighed for en offentlig debat. For delprojekt 2 fra Klode Mølle til Løvel inddrages offentligheden først i 2022. Der går således op til 9 år efter den første strategiske analyse før offentligheden inddrages.

Og borgerne har endnu ikke fået mulighed for at forholde sig til delprojekterne 1 og 3, som har nogle af de mest problematiske miljøkonsekvenser. Et mindre stykke af delprojekt 3 fra Give til Billund (10 km) har dog været i høring i 2025.

G. Vejdirektoratets manglende indstilling af løsning.

I den danske vejlov, hvor pligten til VVM først blev indført i 2016, står der i §3,2,7 om MKV-analysen, at den bl.a. skal indeholde

”d) den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egne supplerende undersøgelse.

”c) indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. §17”

*.....
”§17,2,4. en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.”*

MKV-rapporten om delprojekt Klode Mølle – Løvel indeholder ikke en samlet vurdering af de 3 undersøgte løsninger med en indstilling om, hvilken løsning, der bør vælges. Beslutning herom er allerede taget i Trafikforlig 2021.

Herved afskæres en saglig offentlig debat om alternativer.

H. Politikerne træffer beslutning uden offentligheden kender beslutningsgrundlaget.

Vejdirektoratets høringsnotat efter den offentlige høringsfase om motorvejsstrækningen Klode Mølle – Løvel var på 100 sider. Det blev offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside den 19.02.2025.

Men allerede den 18.02.2025 inden høringsnotatet var kendt, traf Folketinget beslutning om, hvilken løsning, der skulle vælges. Man afskar således opsummeringen af borgernes høringssvar i at kunne påvirke beslutningen.

I. Politikere afskærer offentlighedens indflydelse.

MKV-rapporten fra 2024 om delstrækning 2 fra Klode Mølle til Løvel indeholdt undersøgelser af 2 motorvejsløsninger og en såkaldt 0+løsning, hvor de eksisterende veje blev udbygget.

Dagen efter udgivelsen af MKV-rapporten udtaler Transportministeren at alt peger på en vestlig motorvej. Han vil slet ikke tage stilling til 0+løsningen, selvom den i rapporten fremstår som den bedste, den mindst indgribende, den billigste, og den mest skånsomme for naturen, miljøet og klimaet, og som den løsning som offentligheden peger på.

Meget tidligt i forløbet – helt tilbage i 2017 – men især lige efter det første offentlige møde i 2022 om delstrækningen Klode Mølle – Løvel, havde andre indflydelsesrige politikere travlt med i pressen at bedyre, at

"beslutningen om en motorvej står fast. Den er mejslet i sten". (bilag 5)

Politikere skal selvfølgelig have lov til at give udtryk for deres holdninger. Men det forekommer ikke foreneligt med SMV-direktivet, at give borgerne indtryk af, at deres høringssvar ingen betydning har, fordi beslutningen allerede er truffet.

I den konkrete situation lukkede det af for en debat om, hvorvidt en ny motorvej var nødvendig, eller om man kunne opnå de samme trafikmæssige effekter ved den alternative løsning med at udbygge de eksisterende veje.

Der er i denne sag blevet stillet så store hindringer i vejen for borgerinddragelse af både Transportministeren, folketingspolitikere og lokale politikere, at man som en del af den almindelige offentlighed må undre sig: Hvordan kan det lade sig gøre?

I dag ved vi hvorfor. Det er kun muligt, fordi Folketinget ved strukturreformen i 2009 ophævede SMV-direktivet og den deraf afledte beskyttelse i Habitatsdirektivet.

EU-parlamentet må derfor gribe ind overfor medlemsstaten Danmark.

Viborg den 24. juni 2025.

Med venlig hilsen

Poul Engholm, Kokær 6, DK-8800 Viborg, Danmark
på vegne af HærvejsmotorvejNejTak

Bilag:

1. Brev af 19.03.2025 fra Transportministeren.
2. Tidsforløb vedr. den Midtjyske Motorvej.
3. Side 4 fra Vejdirektoratets rapport nr. 456-2013
4. Jyllandskort med Den Midtjyske Motorvej opdelt i 5 etaper (VD-rapport 456-2013).
5. Læserbrev i Viborg Stifts Folkeblad 15.06.2022